

ALAS

REVISTA QUINCENAL DE AERONÁUTICA

Líneas Aéreas C. L. A. S. S. A.

Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A.

LINEA MADRID-BARCELONA-MADRID

SERVICIO DIARIO

Madrid (Getafe)	↓	14 h.	↑	11 h., 50 m.
Barcelona (Prat)	↓	17 h., 20 m.	↑	8 h., 30 m.

PRECIO: 150 pesetas

MERCANCIAS: 1,50 peseta el kilo o fracción

LINEA MADRID-SEVILLA-MADRID

SERVICIO DIARIO

Madrid (Getafe)	↓	15 h.	↑	11 h., 30 m.
Sevilla (Tablada)	↓	17 h., 30 m.	↑	9 h.,

PRECIO: 125 pesetas

MERCANCIAS: 1,50 peseta el kilo o fracción

LINEA MADRID-BIARRITZ-MADRID

SERVICIO DIARIO

EN CORRESPONDENCIA CON EL SERVICIO BIARRITZ - PARIS DE LA AÉROPOSTALE

Madrid (Getafe)	↓	7 h., 45 m.	↑	18 h., 15 m.
Biarritz (Parme)	↓	11 h., 45 m.	↑	16 h., 30 m.
		(hora francesa)		(hora francesa)

PRECIO: 150 pesetas (ó 450 francos)

MERCANCIAS: 2 pesetas (o 6 francos) el kilo o fracción

NOTA.—En los precios del billete va comprendido el transporte gratuito de 15 kilogramos de equipaje y el traslado al Aeródromo. En billetes de ida y vuelta, el 15 por 100 de descuento.

Se admiten envíos contra reembolso con el 1 por 100 de gastos de reembolso.

CENTRAL EN MADRID:

Calle de Antonio Maura, núm. 2

Teléfonos 18238 y 18230

Delegación en Biarritz:
P.^a de Georges Clemenceau, 19
Teléfono 1181

Delegación en Sevilla:
Av. Reina Mercedes
Teléfono 21760

Delegación en Barcelona:
Plaza de Cataluña, número 17
Teléfonos 20789 y 20780

ALAS

REVISTA QUINCENAL

DE AERONÁUTICA

Año IX

No. 195

Madrid, 1 septiembre 1930

Redacción y Administración:
CALLE RECOLETOS, 2 DUP. TELÉF. 56213. MADRID

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

ESPAÑA: Año. 11 Pesetas

EXTRANJERO: Año. 20 ..

Número suelto: 50 CENTIMOS

Director: ANTONIO DE LEZAMA

Regreso a España del autogiro del Sr. La Cierva

Habiendo salido de Londres el día 5 a las siete horas, seis minutos de la mañana, y después de haber atravesado toda Francia, deteniéndose unos días en París, en cuya capital hizo unas demostraciones con su aparato, el Sr. La Cierva llegó a España, dando comienzo al triunfal viaje por España que la Prensa diaria ha relatado con todo detalle.

En París las demostraciones del ingeniero español llamaron poderosamente la atención; ejecutó varios vuelos: uno, preciso, ante el embajador de España, Sr. Quiñones de León; realizó otros tres: uno sin pasajeros, y los otros dos con ellos, llevando en el primero al Sr. Jean Herbé, conocido aeronauta y colaborador de la revista *L'Aeronautique*, que, en unión de su colega el Sr. Boutar, representará a Francia en la prueba de la Copa Gordon Bennett; y en el segundo al corresponsal de la Agencia Fabra en París, Sr. Aguirre.

Todos los vuelos fueron verdaderamente admirables.

El autogiro no recorrió arriba de 30 metros para despegar y evolucionó magistralmente a diversas alturas sobre el aeródromo, tomando tierra casi verticalmente, posándose en ella con absoluta estabilidad.

En España, las recepciones hechas al joven y notable ingeniero fueron tantas y espontáneas que nos obligarían, visto el escaso espacio del que disponemos, a reducir el relato técnico de este nuevo y trascendental aspecto de la Aviación para entregarnos a una especie de eco de sociedad, en el que figurarían las más relevantes personalidades de las diversas poblaciones en las que se posó el autogiro.

Sin embargo, antes de empezar nuestro trabajo, queremos dejar apuntado el vuelo efectuado en Santander, en el que el señor La Cierva dió el bautismo del aire al infante D. Jaime, quedando el ilustre neófito encantado de su excursión aérea.

Después de varias demostraciones en San Sebastián y Santander, el autogiro salió para Madrid, haciendo escala en Burgos, donde se repitieron las muestras de admiración que acompañaron al Sr. La Cierva durante todo el viaje por España.

El 28 el autogiro salió de Burgos para Madrid, aterrizando en la Granjera por causa de una pequeña avería y falta de gasolina, retrasando su salida para Madrid la tormenta reinante.

Al día siguiente por la mañana, el Sr. La Cierva emprendió de nuevo el vuelo hacia Madrid; esta noticia, que se propagó por los centros aeronáuticos congregó en Cuatro Vientos todas las personalidades aeronáuticas que se hallaban en la Corte.

A las siete y diez de la mañana se divisó en el horizonte el autogiro del Sr. La Cierva.

El aparato estuvo evolucionando sobre el aeródromo durante algún tiempo, y a las siete y cuarto tomó tierra felizmente.

El descenso fue magnífico, y por la exactitud de la maniobra causó buenísima impresión a los que la presenciaron.

Los que asistieron a la llegada se precipitaron alrededor del aviador, que amablemente contestó a todos los presentes, haciendo las siguientes manifestaciones a las preguntas de uno de los periodistas:

—¿Cuáles son sus proyectos de momento?

—La experimentación del aparato.

—¿Ningún problema técnico nuevo por vencer, dentro de lo que es el autogiro?

—No. Mi labor está fuera del campo del laboratorio. Ahora viajo como un aviador civil cualquiera que hubiese adquirido este tipo de aparato.

—¿Con sus maletas y todo, como un trotamundos de ferrocarril?

—Exacto. Y viajo haciendo frecuentes detenciones, parándo-



me en los lugares que tienen más interés para mí; a una velocidad no muy grande cuando me interesa el paisaje de la comarca sobre la que corro.

—Turismo aéreo, en una palabra, amigo Cierva.

—Esa es la palabra.

—El laboratorio lo tiene usted en Londres, ¿no es eso?

—En efecto.

—Y ¿ha formado usted en distintos países una Sociedad para explotar la licencia de su patente?

—En Inglaterra, Norteamérica y Francia.

—¿De modo que el autogiro es como otro cualquier aparato, con sus ventajas específicas?

—Exacto.

—¿Y qué ventajas son éstas?

—La de poder disminuir toda velocidad, hasta reducirla a cero, sin que exista el riesgo de la caída.

Usted sabe—añade—que la mayor parte de los accidentes mortales en Aviación son debidos a la ausencia de una velocidad mínima para poder mandar el aparato. Pues bien: ese peligro no existe para el autogiro.

Un aeroplano, no de los del tipo de guerra, necesita una marcha mínima de 65 kilómetros por hora para aterrizar. Un avión comercial, unos 90. Imagínese que, por bien que se frene, por pericia que tenga el aviador, se necesita una extensión de 150 metros, por poco, de campo de aterrizaje. Ahora piense usted en la estructura del suelo español: montañoso, excepto en Castilla. Pero aun en llano, ¿no es difícil encontrar ciento y pico de metros, sin relieves peligrosos?

—Tiene usted razón. Y la aplicación de su invento en la Aviación comercial, ¿es viable en este momento?

—Sí. Puede aplicarse a toda clase de aeroplanos. De un tipo a otro sólo hay que resolver pequeños detalles técnicos de escaso interés.

—Usted, en resumen, amigo Cierva, es el inventor del aeroplano con paracaídas propio.

—Sí, sí. Un paracaídas que funciona constantemente científicamente y que depende en absoluto de la voluntad del piloto.

Esta conversación del Sr. La Cierva la transcribimos con toda intención para dar claramente idea de lo que es el autogiro y del campo tan enorme que esta solución abre al turismo aéreo.

De Cuatro Vientos el aparato se trasladó a Getafe, con intención de hacer una demostración ante los aviadores militares; el autogiro despegó casi verticalmente del primero de los indicados aeródromos, y al tomar tierra en Getafe lo hizo tan cerca de los hangares militares que el aparato sufrió averías al chocar con las piquetas que separan el sitio reservado al público, la pista, y que el piloto no había visto.

Las reparaciones se efectuaron rápidamente, y el Sr. La Cierva pudo hacer al día siguiente una demostración convincente de las cualidades de su aparato; las salidas se efectúan casi verticalmente y cuando el aparato se encuentra en condiciones de despegar, el espacio necesario para esta maniobra se reduce a 20 ó 30 metros. Si las salidas son maravillosas, los aterrizajes son sorprendentes, pues se efectúan casi verticalmente, quedando el aparato parado en cuanto las ruedas entran en contacto con el suelo.

Las características del aparato actual son las siguientes:

El primer aparato presentaba no pocas dificultades. Estas fueron subsanadas por el Sr. La Cierva hasta llegar a la construcción del presente modelo. Sus características son análogas a las anteriores.

Forma parte de una serie de 12 aparatos, en su mayor parte ya construidos

o en construcción, y tiene un fuselaje de características semejantes a las de las avionetas de turismo. Está provisto de un motor de 100 C. V., pesa 437 kilogramos y su capacidad de carga es de 250 kilogramos, con un radio de vuelo de 400 kilómetros, aproximadamente. La velocidad de crucero del aparato a plena carga es de 120 kilómetros por hora. El primer aparato, que, como es sabido, fué probado por el comandante Lecea, no pudo conseguir una velocidad de más de 80 kilómetros.

Después se han construido 60 autogiros de 23 tipos distintos, que han hecho más de mil quinientas horas de vuelo, sin ningún accidente personal grave. El único en que hubo derrama-



S. A. el Infante D. Jaime dispuesto a salir para su bautismo del aire

miento de sangre lo sufrió el propio inventor, que recibió un golpe en la nariz.

El precio de un autogiro como el actual es alrededor de unas 20.000 pesetas, que podrán ser menos una vez que se construya en serie. El Sr. La Cierva ha realizado 300 tomas de tierra con el aparato en que hace su actual viaje sin el menor contratiempo.

Además de la mayor velocidad se han conseguido introducir algunas innovaciones en el autogiro, pudiendo considerarse como el medio más seguro de la Aviación de turismo.

Durante su exhibición, el Sr. La Cierva se elevó casi verticalmente hasta 200 metros, después descendió a unos 40 metros, reduciendo la velocidad hasta tal punto que en otro cualquier aparato hubiese sobrevenido la tan temida pérdida de velocidad; dió virajes "al plato", derrapando, y por fin se posó verticalmente rodando a lo sumo tres metros. El inventor fué felicidadísimo, pues las demostraciones no pudieron ser más convincentes.

Hemos leído en un colega madrileño un comentario debido al inteligente profesor de la Escuela de Ingenieros Industriales de Madrid, D. Mariano Moreno Caracciolo, y no podemos resistirnos al deseo de transcribirlo, en la creencia de que interesará a los que siguen con interés las cuestiones aeronáuticas:

"Han pasado seis años desde que Alejandro Spencer logró volar a 25 metros de altura con el primer autogiro que despegó en el aeródromo de Getafe, y ya la máquina de volar española ha dejado de ser la curiosidad científica, la genialidad del hombre de ciencia empeñado en resolver un problema conocido por procedimientos originales, para convertirse en una realidad espléndida, en una aeronave que iguala en rendimiento al aeroplano, pero que le supera enormemente en seguridad.

No es éste el momento de detallar los mil obstáculos que han hecho fracasar hasta ahora todas las tentativas del helicóptero. La Cierva buscó una nueva solución para el problema: en vez de la hélice sustentadora movida por el motor, colocó una que debía su movimiento a la acción del viento de la marcha.

Esas palas que sustentan en el aire al autogiro no reciben impulso directo del motor. Poco antes del despegue los planos de cola reflejan el viento de la hélice tractora, análoga a la de un aeroplano ordinario, y lo proyectan sobre las aspas horizontales del sustentador autogiro. Cuando estas aspas se mueven con suficiente velocidad, la presión ejercida sobre ellas por el viento relativo es suficiente para elevar y sostener en el aire el aparato.

Pero este fenómeno tan sencillo ofrecía una dificultad insuperable a primera vista. La presión del viento depende de la velocidad con que chocan las aspas contra él, y como una de ellas avanza en la dirección de la marcha mientras la simétrica a ella retrocede, resulta de aquí una desigualdad que se traduce en un desequilibrio lateral.

La Cierva ensayó en vano durante dos años varias disposiciones a cual más ingeniosas para evitar el desequilibrio. El aparato se inclinaba siempre hacia la derecha.

Por fin, consiguió La Cierva que el aparato se estabilizase dejando las aspas articuladas para que la de mayor sustentación se elevase más, consiguiéndose automáticamente el desequilibrio. Y consiguió además con esto simplificar la construcción y aumentar la seguridad del aparato. Las aspas no están sometidas a esfuerzos de flexión como las alas de un aeroplano, sino a un esfuerzo de tracción producido por la resultante de la presión del viento y de la fuerza centrífuga.

En estas condiciones el autogiro se sostiene en el aire no por su velocidad de traslación, que puede reducirse enormemente, sino por la velocidad de giro de sus aspas.

Y ¿si éstas se parasen? Si se parasen, el aparato caería por su propio peso; pero las aspas se pondrían de nuevo en movimiento, porque giran igualmente cuando el aparato tiene una velocidad horizontal grande (la de la marcha) o una pequeña (la del descenso).

En un helicóptero cabe el peligro de que se pare el motor que mueve la hélice sustentadora. En un autogiro no existe ese motor y las aspas giran siempre, ya en marcha horizontal ya en descenso vertical. En este último caso la velocidad de caída es de cuatro metros por segundo.

Si se llegase al suelo con esa velocidad, el efecto sería el de una caída desde una altura de 80 centímetros, que no es para producir una catástrofe.

El autogiro es, pues, un aparato que despegas en menos espacio que un aeroplano (12 a 15 metros con algo de viento y 30 en las condiciones más desfavorables), pudiendo decirse que en igualdad de circunstancias necesita cuatro veces menos espacio que un aeroplano de la misma carga y potencia. El aterrizaje puede hacerse sin rodar nada, posándose como un pájaro en el suelo. El peligro de la pérdida de velocidad ha desaparecido en absoluto. No hay ningún aeroplano que pueda hacer 40 kilómetros por hora sin perder altura y 15 perdiendo algo, pudiendo al mismo tiempo hacer velocidades máximas tan grandes como las del aeroplano. Tiene, además, otras dos particularidades. La velocidad más económica se aproxima mucho a la máxima, cosa que no ocurre con los restantes medios de transporte, y es más sensible que el aeroplano al aumento de potencia del motor."

Al día siguiente de efectuadas las demostraciones en Madrid, y reclamado con ansiedad por sus paisanos, el Sr. La Cierva emprendió su vuelo hacia Murcia, haciendo escala en Albacete, de donde tras mil demostraciones de cariño, tomó rumbo a Murcia. La llegada del inventor del autogiro entre sus paisanos fué marcada por una sucesión de agasajos y recepciones, que la Prensa diaria ha dado a conocer con todo detalle, y sobre las que no insistimos nuevamente.

El Sr. La Cierva tiene el proyecto de recorrer todavía algunas poblaciones españolas; actualmente está en Almería, y seguirá realizando sus viajes, pues tiene el propósito de demostrar las inmejorables condiciones que su aparato ofrece para el turismo, volando constantemente de un lado para otro, procedimiento sin duda el más eficaz para demostrar las cualidades de su aparato, pues el Sr. La Cierva quiere demostrar el movimiento "volando", y nunca se le podrá decir que no predica con el ejemplo.

ALAS saluda al gran inventor; hace votos por que el éxito siga acompañándole, y se honrará dando con frecuencia todos los detalles y progresos que el Sr. La Cierva realice en su aparato. Lamentamos que en esta ocasión, como en varias anteriores, tengamos que reconocer que la incredulidad de la mayoría de los españoles está únicamente vencida por nuestros sabios e ingenieros cuando regresan a España consagrados por el extranjero: entonces sólo recordamos que han nacido aquí los que debieron expatriarse para encontrar con el apoyo financiero necesario el ambiente propicio para seguir trabajando en una obra que los suyos no quisieron reconocer interesante.

La línea española Madrid-París-Londres

El 21 de agosto, y en ejecución de una disposición de la Presidencia, se efectuó el primer enlace aéreo español entre Madrid y París.

La nota de la Presidencia, que hace prever para el año próximo una importante mejora en este servicio, decía así:

"A pesar de la gran dificultad que representa la falta de coordinación de nuestra hora con la oficial de verano en Francia e Inglaterra, se ha podido establecer el enlace de la línea aérea Madrid-Biarritz con la francesa Biarritz-París, que empalma con la de París-Londres, verificándose por consiguiente cada día la unión de Madrid con Londres de este modo:

Prácticamente, se sale de Madrid a las siete cuarenta y cinco y se llega a Londres a las diecisiete cuarenta y cinco.

El Consejo Superior de Aeronáutica, a pesar de haber conseguido estos enlaces, piensa establecer el próximo año, de 1.º de mayo a 1.º de noviembre, una línea aérea directa Madrid - París, servida por la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (C. L. A. S. S. A.), en coordinación con las demás líneas internacionales de Europa, en días alternos con la Compañía Francesa Aeropostal, de manera que quede asegurada una comunicación diaria entre las capitales de las dos naciones.

A estos efectos, y con el fin de tener todo bien estudiado, a partir de la presente semana, hasta 1.º de octubre, la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas efectuará un viaje directo todos los jueves entre Madrid-París, y los viernes entre París-Madrid, enlazando con París-Londres, como en la actualidad lo hace la Compañía General Aeropostal.

El primer viaje, que tendrá carácter oficial, lo efectuará la C. L. A. S. S. A. con un avión trimotor "Fokker", el próximo jueves, día 21 del actual, saliendo de Getafe a las siete cuarenta y cinco de su mañana."

Para realizar lo previsto, el citado día 21 salió de Madrid un aparato trimotor "Fokker", pilotado por el Sr. Ansaldó, al que acompañaba como segundo piloto el Sr. Arranz.

En este primer viaje oficial iban a bordo del avión de

C. L. A. S. S. A., en representación de los elementos oficiales que lo constituían, los siguientes señores: D. Vicente González Arnao, ministro plenipotenciario, en representación del Ministerio de Estado; D. Agustín Ramos García, en representación de la Dirección General de Comunicaciones; D. Francisco Arranz Monasterio y D. Salvador Elices, en representación del Consejo Superior de Aeronáutica; D. Alfredo Semprún, capitán de la Guardia Civil; D. Cristóbal Portillo, fotógrafo de la Prensa; y el director gerente de C. L. A. S. S. A., D. César Gómez Lucía, con el delegado de la Compañía en Francia, D. Enrique de Ocio.

La primera etapa hasta Biarritz se cubrió en dos horas, debido al extraordinario viento del Sur que soplabá aquel día.

Este viento acumuló sobre Francia inmensa cantidad de nubes, que hicieron muy molesta la segunda parte del viaje, que se efectuó bajo constante lluvia desde Biarritz, y sorteando continuos chubascos que hicieron alargar la ruta, por lo que no se pudo llegar a Le Bourget hasta las cinco menos diez, pero con tiempo suficiente para efectuar el enlace con el avión de Londres.

A la llegada a Le Bourget, los pasajeros fueron amablemente reci-

bidos por el alto personal de la Compañía General Aeropostal, que se ha encargado por este año de todos los asuntos de la C. L. A. S. S. A. en París, figurando entre ellos el Sr. Ploton, director comercial, y los señores Chabrol, jefe de relaciones exteriores, y Grimault, ingeniero jefe de la Compañía General Aeropostal.

Al champaña con que la Compañía General Aeropostal obsequió a los viajeros concurren el embajador de España señor Quiñones de León y el alto personal de la Embajada española. Asistieron, además, en representación del ministro del Aire francés, los señores almirante Fortan, Girardot, jefe del aeropuerto de Le Bourget, y altos funcionarios de la Administración de Correos.

El viernes 22 se emprendió el regreso, a las doce y quince, o sea, después de la llegada del avión de Londres, con un tiempo mejor que el de la víspera, cubriéndose sin novedad las etapas París-Biarritz y Biarritz-Madrid, aterrizando en Getafe a las seis y media.



Recepción en Le Bourget de los primeros pasajeros de la línea española Madrid-París

La primera vuelta aérea a Italia

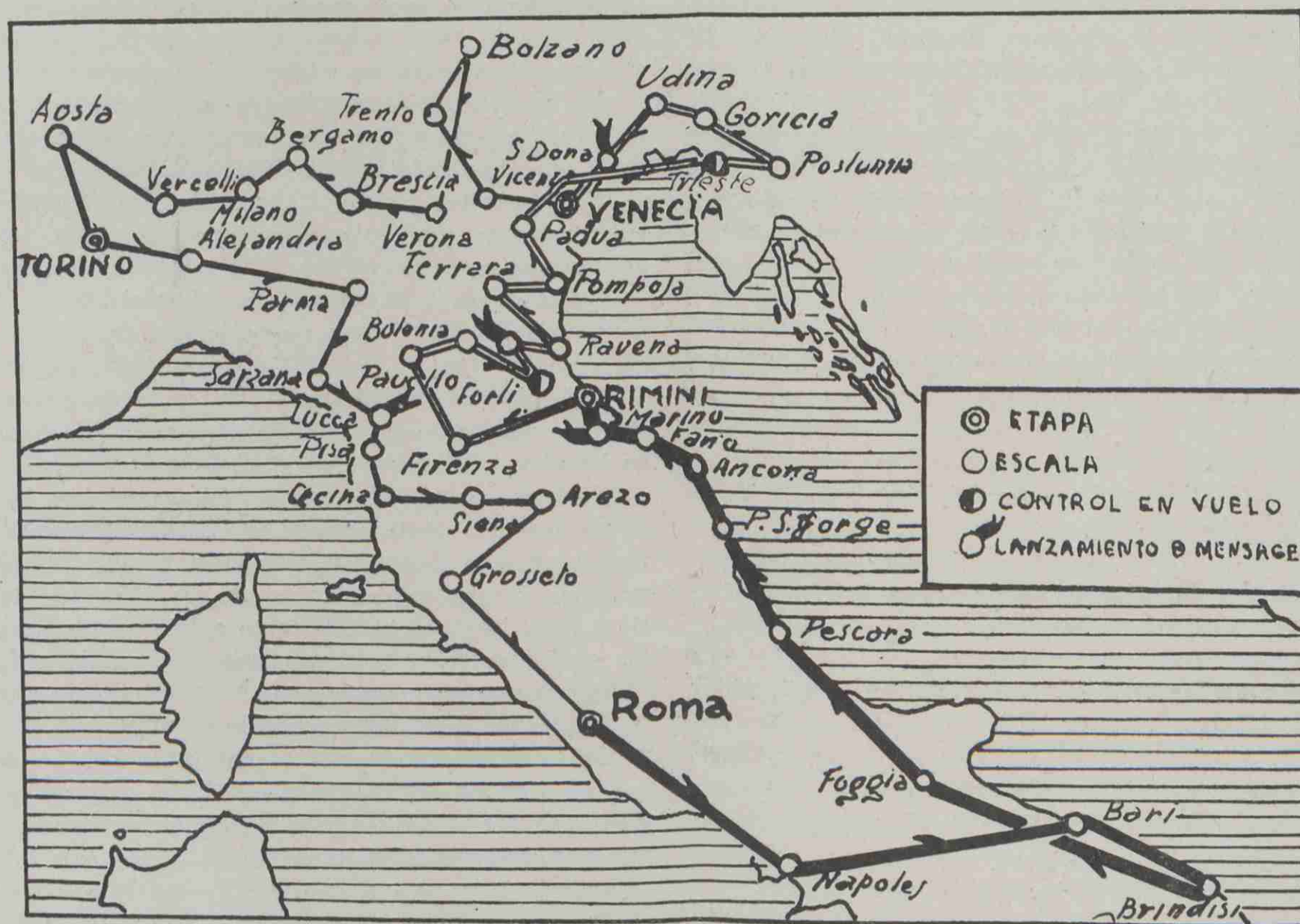
Italia ha inaugurado este año, con gran éxito, el primer Certamen Aéreo Nacional. La importancia de este Concurso puede deducirse por el gran número de inscritos, que llegó a alcanzar la cifra de 60 aparatos de las diversas nacionalidades siguientes: Italia, Bélgica, Alemania, Suiza, Inglaterra y Francia, siendo pilotados algunos de ellos por "ases" universalmente conocidos, como De Bernardi, Donati, miss Spooner, Lombardi, Klemm y otros muchos que habían participado en la Vuelta de Europa.

Sociedad Italiana Ernesto Breda, Milano.

8.º, Ambrogio Colombo, "Breda 15", motor "X"; 9.º, Paride Sacchi, "Breda 15", motor "X"; 10, Mario Rasini; 11, Geremia Meleri; 12, Giovanni Roccató; 13, Piero De Angeli.

Sociedad Anónima Caproni, Milano.

14, Francesco Ferrarin, "CA. 100", motor "Colombo" 80 caballos-vapor; 15, Luigi Galiani, "CA. 100", motor "Walter" 12 caballos-vapor; 16, S. Martelli Castaldi, "CA. 100", motor "Walter" 120 C. V.; 17, Camillo Gastaldi, "CA. 100", motor "Fiat"



Itinerario de la vuelta a Italia

El itinerario sobre el que se disputaban el circuito fué el siguiente: Roma, Nápoles, Bari, Brindisi, Foggia, Pescara, Porta, S. Giorgia, Ancona, Fano, Rimini, Fironze, Ravullo, Bolonia, Forli, Ravena, Ferrara, Pomposa, Padova, Trieste, Postumia, Gorizia, Udine, Venecia, Vicenza, Trento, Bolzano, Verona, Brescia, Bergamo, Milano, Vercelli, Aosta, Torino, Alejandría, Parma, Sarzana, Pisa, Siena, Campiglia, Grassetto, Roma.

He aquí la lista completa de los inscritos, con la marca del aparato que pilotaron:

1.º, Carlo Benassati, "R. O. 6", motor "Fiat A 50" 85 caballos-vapor; 2.º, Emilio Liberati, "R. O. 6", motor "Fiat" 85 caballos-vapor; 3.º, Umberto Germetti, "R. O. 6"; 4.º, Giuseppe Bertocco, ídem íd.; 5.º, N. Frougier, ídem íd.; 6.º, Federico Guazzetti, ídem íd.; 7.º, X, "R. O. 6", motor "X".

80 C. V.; 18, Attilio Matricardi, "CA. 100", motor "L. F." 100 caballos-vapor; 19, Renato Mazzucco, "CA. 100", motor "L. F." 100 C. V.; 20, Mario De Bernardi, "CA. 100", motor "Cirrus Hermes" 115 C. V.; 21, Arrigo Tessari, "CA. 100", motor "Cirrus Hermes" 115 C. V.; 22, Domenico Antonini, "CA. 100", motor ídem íd.

Sociedad Aeronáutica l'Italia, Torino.

23, Guglielmotti Enrico, "A. S. 2", motor "Fiat" 90 C. V.; 24, Mario Gamma, "A. S. 2", motor "Fiat" 100 C. V.; 25, Francis Lombardi, "T. R.", motor "Fiat" 90 C. V.; 26, Giovanni Monti, "A. S. 2", motor "Fiat" 90 C. V.; 27, Renato Donati, "T. R. 1", motor "Fiat" 90 C. V.; 28, Francesco Brack Papa, "T. R. 1", motor "Fiat" 105 C. V.

Sociedad Aeronáutica Macchi, Varese.

29, Romeo Sartori, "M. T. 73", motor "Colombo" 118 caballos-vapor; 30, Giuseppe Agello, "M. T. 70", motor "Colombo" 80 C. V.

Sociedad Aero-Centro de Turismo, Milano.

31, Oliviero Varzi, "CA. 100", motor "Hermes" 110 C. V.; 32, Egidia Tatiana Fumagalli, "R. O. 5", motor "Fiat" 85 C. V.; 33, Sebastiano Bedendo, "A. S. 1", motor "Fiat" 85 C. V.; 34, Franco Mazzotti, "Breda 15", motor "X".

I Grupo Turismo Aero Baldo Mazzucchelli, Vercelli.

35, Giovanni Viazzo, "A. S. 1", motor "Fiat" 85 C. V.; 36, X X, "A. S. 1", motor "Fiat" 85 C. V.

Pilotos de la reserva aeronáutica inscritos por el Real Aero Club de Italia:

37, Battenti Luigi, "A. S. 1", motor "Fiat" 85 C. V.; 38, Bonucci Arturo, ídem íd.; 39, Sattorelli Giulio, ídem íd.; 40, Robbiano Leonida, ídem íd.; 41, Capdotti Giovanni, ídem íd.; 42, Fugazzoli Marco, ídem íd.; 43, Umanelli Casimiro, ídem íd.; 44, Saffo Giovanni, "R. O. 5", motor "X"; 45, Pellegrini Guido, "A. S. 1", motor "Fiat" 85 C. V.; 46, Mauro Giovanni, ídem ídem; 47, Di Doreto Raimondo, "R. O. 5", motor "X"; 48, Aime Attilio, "Breda 15", motor "X"; 49, Codicini Natale, "Breda 15", motor "X"; 50, Collalti Filippo, "A. S. 1", motor "Fiat" 85 caballos-vapor; 51, X. X.

Bélgica:

52, José Orta, "St. Ubert", motor "Walter" 85 C. V.; 53, Arnold De Loos Corswaren, ídem íd.

Egipto:

54, Mohamed Sidki, "Glemm", motor "Salmson" 50 C. V.

Francia:

55, De Mac Mahon, "Caudron", motor "Renault" 95 C. V.

Alemania:

56, Lusser, "Klemm", motor "X"; 57, Notz, "Klemm", motor "X"; 58, Stein, "Albatros", motor "X".

Inglaterra:

59, Winifred E. Spooner, "De Havilland", motor "Gipsy" 105 C. V.

Suiza:

60, Fredric Dufaux, "A. S. 1", motor "Fiat" 85 C. V.

La salida, que se efectuó en Roma el día 25 del pasado, la tomaron únicamente 53 aviones; el primer avión que partió fué

el "Klemm", del piloto alemán Lusser, seguido por la señorita Fumagalli (italiana). Miss Spooner salió en 38 lugar.

La salida del aeródromo de Littorio fué dada por el ministro de Aeronáutica, Sr. Balbo, siendo presenciada por el señor Mussolini y numeroso gentío, y se efectuó del modo más regular y perfecto. Solamente el "as" italiano De Bernardi no pudo elevarse por una avería del motor, que se produjo a última hora.

La primera etapa fué ganada por el italiano Sacchi, que alcanzó la velocidad media de 115 kilómetros por hora.

En la segunda etapa, Sacchi repitió su proeza, clasificándose también en primer lugar; en el segundo puesto figuraba la aviadora inglesa miss Spooner.

La tercera etapa, que comprendía el recorrido Venecia-Turín, fué también ganada por el Sr. Sacchi.

A la hora de hacer nuestra tirada, la situación es favorabilísima para el "as" italiano coronel Sacchi, que lleva sobre los demás competidores un adelanto importante.

En nuestro próximo número daremos el resultado definitivo de esta competición, para la que diversos premios han sido establecidos, alcanzando en total 710.000 liras.

Esta primera prueba italiana de Aviación ha suscitado el entusiasmo general, lo que hace prever que se repetirá en los años sucesivos.

Hablando de esta competición, el ministro del Aire italiano, general Balbo, ha dicho a un periodista francés:

"El número verdaderamente notable de concurrentes a la Primera Vuelta Aérea de Italia demuestra que esta nueva prueba ha atraído el favor del público.

Se trata de una prueba de turismo que por la ruta elegida y por las numerosas escalas establecidas presenta dificultades; pero al propio tiempo se obtendrán resultados que permitirán un juicio técnico apreciable con la confrontación de los diversos tipos de avionetas que concurren a la prueba. Máquinas y pilotos serán sometidos a una prueba clásica de resistencia y un examen minucioso de sus cualidades de eficacia y seguridad.

La fórmula que hemos elegido es muy sencilla. Al tomar la salida para la Vuelta, los concurrentes habrán sufrido ya la prueba práctica, que habrá sido debidamente calificada con *handicaps* en forma que el primer llegado al término de la última etapa será el vencedor de la Vuelta."

Por esto puede preverse como seguro vencedor al coronel Sacchi, que ha efectuado las tres primeras etapas con una regularidad y una velocidad que difícilmente será alcanzada por los demás competidores.

Hallazgo del cadáver del explorador sueco Andrée, que hace treinta y tres años exploró el Polo en balón libre

Las Agencias extranjeras han dado a conocer la noticia del hallazgo en las tierras polares de Francisco José del cadáver de la misión Andrée, que el año 1897 marchó al Polo Norte en viaje de estudio.

El día 11 de julio de 1897, el explorador Andrée, al que acompañaban otros dos intrépidos escandinavos, llamados Stiem-

berg y Froenkel, salió del Spitzberg en globo libre con dirección al Polo Norte.

Desde la partida del aerostato no se volvió a tener noticias de los intrépidos exploradores, y ha sido necesario que transcurriesen treinta años para que otra expedición polar encontrase los restos de los que hicieron la primera tentativa de alcanzar el

Polo Norte por los aires. Es el explorador Horn, que, en otra expedición de hombres de ciencia, ha encontrado el campamento donde hallaron la muerte los cuatro héroes de la expedición Andrée.

Según informes, el campamento se encuentra emplazado al sureste de la Isla Blanca, en la tierra de Francisco José.

El cadáver de Andrée se halla en perfecto estado de conservación, debido a los hielos perpetuos de aquellas regiones.

Cerca del cadáver fueron encontrados varios objetos pertenecientes a la expedición, entre los que hay un *carnet* de ruta con unas notas, que se supone son las impresiones diarias del viaje.

El hermano mayor de Nil Studberg, el joven sabio danés que acompañó al Dr. Andrée en su funesta expedición al Polo, ha declarado que la víspera de la partida del aeródromo había

recibido una carta con siniestros presentimientos. Nil se lamentaba de la falta de fondos, que había impedido equipar convenientemente el globo.

Esta primera expedición polar en globo nos recuerda la más reciente hecha por el general Nobile, y si esta última fué criticada por falta de organización, ¿qué decir de aquella, que en condiciones incomprensibles partió con ánimo de alcanzar el Polo!

Es necesaria la ceguera que la afición a esta clase de exploraciones produce a sabios como los de la expedición Andrée para que partiesen confiados en el éxito de la empresa.

Saludemos a esa primer víctima de una expedición polar aérea, y meditemos sobre la utilidad de esas hazañas, que por lo peligrosas, no merecen el sacrificio de sabios como Andrée y Amundsen.

Comentarios a unas tentativas

Damos a continuación un interesante artículo que nuestro colaborador D. José María Dorda ha publicado recientemente en el Heraldo de la Posta:

“La Prensa toda ha recogido y detallado, y, por consiguiente, nuestros lectores tienen de ellos conocimiento completo, los diversos e importantes viajes aéreos que desde el mes de mayo último se vienen realizando.

El aviador francés Mermoz atravesó el Atlántico del Sur, llevando el correo que se confía a la Compagnie Générale Aéropostale, y abrió, con gesto amplio de precursor, una era nueva en las comunicaciones aéreas intercontinentales, así como la serie de realizaciones que habían de seguir a la suya, tanto en el aspecto práctico del transporte aéreo como en el deportivo. En el primero, se produce el viaje del dirigible *Graf Zeppelin*; luego, el primer ensayo de la línea aérea española a Canarias, realizado por la C. L. A. S. S. A.; los de enlace, efectuados por la Lufthansa, entre Cádiz y los buques que tocan en Las Palmas al dirigirse a Sudamérica, y, en fin, la tentativa de viaje de vuelta del mismo Mermoz, interrumpida en pleno mar. Y, en el segundo aspecto, ora es miss Amy Johnson que va de Inglaterra a Australia en avioneta, ora es Kingsford Smith, que vuela de Irlanda a Norteamérica, mientras otros aviadores, hombres y mujeres, superan o intentan superar marcas diversas y llevan a cabo vuelos y experiencias que, poco a poco, forman la Aviación del porvenir.

Pero no podemos nosotros abarcar en los términos de un artículo tantos y tantos hechos, y comentarlos debidamente, y trataremos sólo de analizar aquellos que se refieren más de cerca al correo aéreo transatlántico, dejando aparte, pues su importancia misma así lo requiere, el estudio de la línea española a Canarias. Sobresale entre todos los casos citados el del aviador Mermoz, en sus dos viajes. En el de ida coopera al transporte en cuatro días hasta la Argentina de la correspondencia impuesta en Europa el día 10 de mayo, que llega a Buenos Aires el 14, y en cinco días hasta Chile, pues llegó aquella a Santiago el 15, resultando una velocidad de transporte de más de 2.000 kilómetros por día.

Mas ateniéndonos a la sola travesía del Atlántico (3.200 kilómetros en veintiuna horas de vuelo), las consecuencias que se obtienen son de trascendencia enorme, pues han de tenerse presente las circunstancias en que se realizó y los medios empleados. Aquéllas no eran favorables, ya que hubo momentos de visibilidad nula, se presentaron borrascas, y, en ocasiones, los vientos fueron contrarios, esto es, que el viaje no se realizó aprovechando todas las circunstancias favorables, estudiadas y acechadas de antemano.

En cuanto a los medios puestos en juego para conseguir el propósito, podemos, primeramente, decir que el aparato, un “Latécoère 28-3”, con flotadores y un motor “Hispano” de 600 caballos-vapor, necesitó sólo el 60 por 100 de su fuerza para transportar 150 kilogramos de correo y el combustible necesario para la travesía, más el piloto, el navegante Dabry y el radiotelegrafista Gimié, cuyo trabajo permitió la navegación, sin perder el contacto por radio con tierra y utilizando las señales radiogoniométricas de las estaciones de esta clase instaladas en San Luis del Senegal, Praia, Fernando de Noronha, Natal y un buque apostado en medio del recorrido.

Este conjunto, no extraordinario, de medios, hizo posible el viaje y la ruta quedó marcada para los sucesivos, permitiendo también que, en el de vuelta, iniciado el día 8 del corriente, al verse obligado Mermoz a descender a menos de un tercio del recorrido hasta Dakar, cercano al punto de término de la etapa transatlántica, lo haya podido realizar cerca de un buque que le prestó inmediato auxilio. Aun con este accidente, el transporte del correo sudamericano para Europa ha quedado acelerado en la diferencia de tiempo existente entre el que habría invertido el buque que, de ordinario, hace el servicio (cuatro días) y las escasas horas que han sido necesarias para recorrer más de dos tercios de la ruta.

Queda, pues, demostrada la posibilidad de hacer regularmente esta travesía en ambos sentidos, por lo menos en un notable tanto por ciento de los casos. Y creemos estar absolutamente en lo cierto si afirmamos que este porcentaje se irá elevando rápidamente hasta el límite máximo posible humanamente. De ello son garantía los resultados obtenidos metódicamente por la Com-

pagnie Générale Aéropostale en su línea aéreo-marítima, consiguiendo reducir hasta nueve días, como máxima normal, la duración de los viajes que hace poco más de dos años era corrientemente de unos quince días.

Sirva este ejemplo para cuantos deseen establecer hoy día líneas aéreas transatlánticas con América del Sur, quizá las únicas posibles por ahora, y véase cómo Francia cumple ya una misión que corresponde por muchos motivos a nuestra Patria: la de acercar a Europa, en el tiempo y en la vida, los pueblos iberoamericanos.

Siguió al primer viaje de Mermoz el del dirigible *Graf Zeppelin*.

Saltó éste de Friedrichshafen, atravesó Suiza y el valle del Ródano, bordeó el Levante español volando sobre las Baleares. Llegó a Sevilla, reponiéndose de gas, partió para Pernambuco, donde llegó unos tres días después, y tomó más gas, hizo el viaje a Río de Janeiro, volvió a Pernambuco, y desde aquí tomó rumbo directo a Lakehurst, para seguir luego hacia las Azores, costas de Portugal, Sevilla y Friedrichshafen.

Federico García Sanchiz, en sus "charlas" sobre el viaje, nos ha contado los diversos momentos e incidentes del mismo: el danzar de brioso caballo que tuvo el dirigible sobre un buque mercante alemán en el Atlántico, el temperamento especial del Dr. Eckener, el fraude de *La Habana*, la irrupción de pasajeros norteamericanos, señores del dólar y niños mimados de a bordo; el saludo de los navíos de guerra germanos, la ingenuidad y tristeza del comandante Lehmann y la rápida partida de la aeronave de Sevilla. Y nos ha repetido el propósito de *ABC*, declarado por éste, de fletar el zeppelin a fin de asegurar la escala en Cuba.

Pero no ha sido así. En este viaje en que España, como en todas estas travesías, sirvió de último apoyo para "el gran salto", ningún país de habla española ha sido visitado; en esta ocasión, en que se ha concedido un crédito oficial de 70.000 pesetas para gastos motivados por el aterrizaje y aprovisionamiento de gas en Sevilla, el Dr. Mejías y García Sanchiz han llevado una bandera española que no ha ondeado en el cielo americano.

Pero han sido obtenidos otros resultados. El Dr. Eckener ha cerrado en el Brasil un acuerdo o contrato con el Sindicato Cóndor, que allí explota líneas aéreas, y, por otra parte, ha batido una marca de velocidad entre las dos Américas, y "ha demostrado la posibilidad de una línea comercial Brasil-Estados Unidos", como declaró el diario antes citado. De modo que la Empresa, magníficamente realizada (si bien su repetición no ha sido de nuevo intentada), queda reducida a los justos términos de un propósito alemán de aprovechar las especiales condiciones de los vientos del Atlántico, para, rodeando éste, hacer el transporte aéreo entre Europa, el saliente extremo de América del Sur donde se halla Recife, y la América del Norte, tomando como punto de referencia, tanto para la salida como a la entrada en Europa, a la Península Ibérica y sus islas adyacentes. Nosotros

misimos, en un artículo que publicamos hace unos años, en *L'Union Postale*, dijimos, pues así lo creíamos, que esta Empresa se haría siempre bajo el pabellón español. Hoy vemos estábamos por completo equivocados.

Será Recife el punto donde convergerá la correspondencia sudamericana que transporte el zeppelin a Europa y que habrán recogido los aviones de las diversas Compañías alemanas que allá trabajan, y será en Lakehurst donde embarquen los pasajeros para el Viejo Continente, norteamericanos con los dólares suficientes para pagarse el viaje. Y quizá transportadores y transportados estén tácitamente conformes en que (nos referimos de nuevo a *ABC*), el aterrizaje en La Habana "podía no ser grato a Estados Unidos".

Mas pasó el hecho; queda la experiencia y sirva de dato para completarla la afirmación de García Sanchiz en su última "charla" de que los Estados Unidos cobraron al zeppelin derechos de aterrizaje y estadía en Lakehurst.

Como hemos dicho antes, y es sabido, no ha sido intentada de nuevo la travesía. En estos últimos días el zeppelin ha volado sobre los Países Escandinavos y prepara ahora diversos viajes, entre ellos uno a Moscou, pero todos de carácter marcadamente turístico, y mientras tanto veamos cómo Alemania intenta acelerar el correo para América del Sur.

Un avión de la Lufthansa hizo unos tres meses ha un viaje a Canarias, y aprovechó, parece que por primera vez, las inmejorables condiciones que para maniobras de hidros posee la bahía de Los Cristianos. Y desde entonces, cuando el *Cap Arcona* o el *Cap Polonio* hacen rumbo a América del Sur, un avión sale de Alemania, arroja en Cádiz unos despachos, son éstos transportados a un hidro, y éste los entrega en las Canarias al buque.

Ignoramos si en sentido inverso se hará algo semejante, más creemos que sí, pues por lo menos sabemos que en el Brasil han sido hechas tentativas de análogo enlace entre los aviones del Sindicato Cóndor y los buques antes citados.

Resulta bien patente de cuanto hemos expuesto que ocurre para España, en los transportes postales aéreos con Sudamérica, algo semejante a lo que sucede con los marítimos.

En éstos, los buques italianos, alemanes, holandeses, franceses e ingleses, conducen los despachos españoles, cuyo transporte hemos de pagar, y los buques nacionales realizan sólo un modestísimo servicio. En aquéllos, los franceses, con su admirable línea aéreo-marítima (pronto aérea solamente) llevan ya nuestra correspondencia-avión, y sobre todo traen la más copiosa que envían a la Madre Patria los españoles emigrados; y los alemanes intentan con todas sus fuerzas competir con el esfuerzo francés y conquistar un puesto en este campo de lucha. Sólo el progreso gana quizá, pero España está ausente de la lid; su presencia son las cartas-avión que expide cada semana en los aviones franceses, y son las que fueron en el zeppelin junto con una bandera española que volvió a España guardada en la misma cabina en que viajó."

Como se realizará en 1931 la unión aérea con la Indochina

Se conoce el proyecto de la Compañía francesa Air Orient, en la cual tiene participación la Compañía del Canal de Suez, la Compañía P. L. M., la de Mensajerías Marítimas y la Banca de la Indochina, que actualmente asegura el servicio aéreo regular entre Marsella, Beyruth y Bagdad, con un servicio semanal en cada sentido. Se sabe también que esta Compañía está encargada por el Ministerio del Aire de prolongar su línea hasta Saigon desde el 1.º de enero de 1931.

El Sr. Allegre, administrador delegado de la Compañía Air Orient, ha tenido la amabilidad de exponernos el interés económico y político de esta línea de unión entre Francia e Indochina, de la cual trazó el itinerario y estudió con todo detenimiento la manera de explotarla provechosamente.

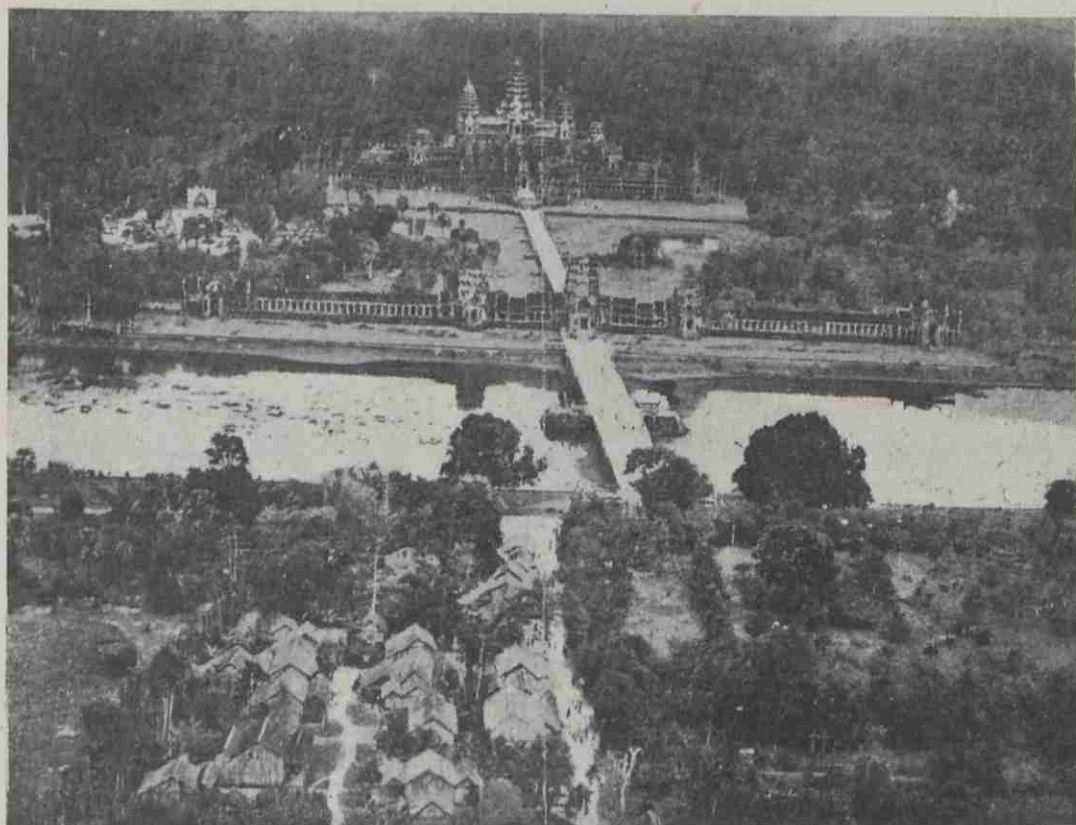
con Marsella. Un servicio aéreo podrá, el día de mañana, unir estas dos mismas poblaciones en doce días, cifra muy prudente, pues no tardará este servicio en efectuarse rápidamente en diez y, por fin, en ocho días.

¿Cuáles son las ventajas de un servicio aéreo de esta índole?

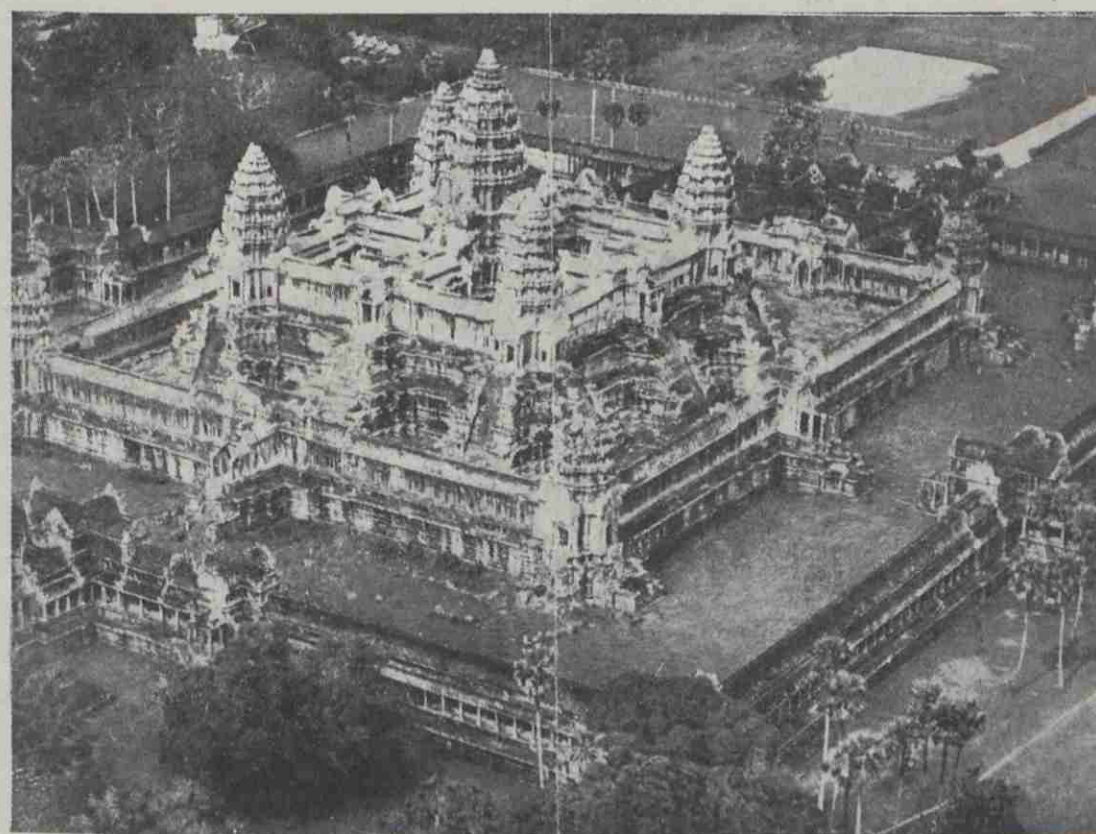
Por de pronto, es necesario que la Indochina vea, primero cada quincena, y luego cada ocho días, un avión que llega de Francia.

Además, el avión puede, en todas circunstancias, prestar ayuda a los funcionarios que quieren ir a Francia o pasar una corta temporada.

El gobernador, general Pasquier, me dijo cuando le visité: "Actualmente, tendría gran interés en ir a Francia y explicar la situación (esto fué en la época de los disturbios). Lo hubiese



Vista general de Angkor-Val



El Palacio indio de Angkor-Val

La unión Francia-Indochina, dijo, está en el eje comercial más importante del Mundo.

¿Cuál puede ser, en efecto, el itinerario de esa unión? Debe, saliendo de Francia, alcanzar Bagdad, después descender por la Mesopotamia, seguir las costas de Persia, atravesar la India a la altura de las grandes planicies del Norte, para llegar a Calcuta; después, dando vuelta a las montañas que descienden hasta el Golfo de Siam y el Mar de China, llegar a la Indochina, es decir, la probable entrada en China.

Los países atravesados durante este itinerario son los más ricos del Mundo. Aun sin contar la unión de Estados sirios y Bagdad, que es la desembocadura de la Persia, hay en la India Neerlandesa 57 millones de habitantes; en Indochina, más de 20 millones; y alcanzamos, al final de nuestro trayecto, China, que es un depósito humano enorme.

Actualmente, Indochina está unida a Francia únicamente por vía marítima; los barcos ponen casi un mes para unir Saigon

hecho, seguramente, si el viaje pudiese realizarse en diez días, pues quedando diez días en París y empleando el mismo tiempo para el regreso, estaría ausente sólo un mes, y no tres como lo exige el viaje en barco..."

Desde el punto de vista económico, fuera de los países atravesados y que seguramente participarán al tráfico aéreo que pasará por su alcance, Indochina tiene un movimiento comercial anual de más de siete millones de francos. Los intercambios postales alcanzan 150.000 telegramas y ocho millones de cartas; este movimiento postal importante no dejará de aumentar un servicio aéreo. Además del correo y los pasajeros, un servicio más rápido que el de los barcos creará un nuevo movimiento que actualmente está retraído por no haber encontrado el servicio adecuado a sus necesidades, pues el barco es muy lento y el telégrafo muy caro, aunque rápido.

Citaré, por ejemplo, el caso de los comerciantes que cargan un barco: tienen inmediatamente que cablegrafiar la composi-

ción del cargamento para que lo que va a bordo se pueda vender antes de la llegada del barco, pues si las indicaciones que mandan llegasen al mismo tiempo que el barco, las ventajas se harían bastante más tarde y resultarían gastos de almacenaje suplementarios, así como también retrasos en las ventas. En vez de telegrafiar emplearán el avión, que llegará con adelanto suficiente para facilitar todas las transacciones.

De manera general, el hecho de recorrer una línea por la que pasan tantos intercambios comerciales y que se procura a estos cambios un medio más rápido de transporte, se puede asegurar que ese medio de comunicación encontrará un elemento importante de prosperidad; además, dará un nuevo empuje económico a las regiones atravesadas, de tal suerte, que los otros medios de transporte recibirán una nueva actividad.

Era necesario, en principio, fijar un itinerario entre Francia y la Indochina ¿Cuál fué el elegido?

El primer paso necesario era la unión entre Francia y Bagdad, que es un cruce inevitable.

Existen, para alcanzar este punto, tres itinerarios posibles, que todos tienen sus ventajas y sus inconvenientes.

El que tiene la ventaja de ser el más corto, es el que pasa por Marsella, Atenas, Beyruth: es el que se ha elegido. Esta elección ha sido laboriosa, puesto que los italianos, que están en terreno suyo en Tripolitania y que tenían un acuerdo con los ingleses para el establecimiento de una línea que iría hacia Egipto, habían renunciado al itinerario que pasaba por las costas de Siria, y adoptado el parecido al que hemos escogido: Nápoles, Corfú, Atenas, y que después atraviesa el mar por encima de Creta hasta Egipto. Pero este último trozo, Atenas-Alejandría, es muy duro, y no fué elegido por los ingleses porque están obligados a servir Egipto.

Desde Atenas, el verdadero itinerario hacia Extremo Oriente pasa por Beyruth. Después de este último punto llegamos al cruce de Bagdad; después, lo más sencillo es seguir descendiendo la Mesopotamia hasta Bassorah, y después dar vuelta a la Persia por el sur, de manera a llegar a Karachi al entrar en la India.

El Gobierno de Persia pensó pedir que el itinerario, en vez de bajar hacia Bassorah, pasase por Teherán; pero desde el punto de vista técnico, el sobrevuelo de las montañas de Persia y la explotación de una línea de Aviación a las alturas necesarias para atravesar la planicie elevada del Irac ofrecen dificultades que hacen preferible el itinerario por la costa.

Después de Karachi, el recorrido más rápido y más fácil es el que se desenvuelve por las regiones poco elevadas del norte de la India, por Jodhpur-Allahabad (Calcuta). La vuelta por Bombay, aunque dicho centro sea de gran importancia, alargaría demasiado el itinerario y conduciría a regiones técnicamente más difíciles de sobrevolar.

Más allá de Calcuta, podría uno tener tendencia a escoger la línea Calcuta-Hanoi. En la hora presente, una unión de esta índole podría conceptuarse como Aviación de *raid*, pero no Aviación comercial.

Ese recorrido está, en efecto, trazado encima de altas montañas, en donde es prácticamente imposible de aterrizar, ni de disponer rápidamente de socorro.

Hay que decidirse a bajar hasta Rangoon, y desde ese punto dirigirse a Hanoi; y aún todavía, aunque estamos convencidos que este trayecto es el itinerario del porvenir para la línea in-

ternacional que servirá el sur de la China, creemos que, en la hora actual, los obstáculos que presenta las cadenas de montañas de Birmania y Anamítica, así como también las dificultades que encuentra la organización de la infraestructura, son tales que una preparación minuciosa es absolutamente necesaria antes de poder abrir a la explotación aérea comercial dicho trayecto.

Por ahora, desde Rangoon es hacia Saigon únicamente que una unión aérea puede realizarse, y en este itinerario, provisoriamente, se establecerá la línea aérea Francia-Indochina.

—¿Cómo piensa usted organizar el servicio?

—Sobre un recorrido internacional como éste, la idea de una colaboración se impone obligatoriamente al espíritu. Esta colaboración puede concebirse de dos maneras:

O cada país, en este caso Francia e Inglaterra, se ocuparán de organizar un servicio regular en los países que dependen políticamente de él; o cada país hará un servicio menos frecuente, pero sobre el itinerario total, siendo establecidos los horarios de manera que los diversos servicios efectúen el recorrido en fechas diferentes.

Al principio, nuestra preferencia iba hacia el primero de estos conceptos, y habíamos estudiado la manera de explotar el trazado de Francia a Bagdad. Los ingleses, estableciendo por su cuenta el trozo Bagdad-Rangoon, continuando nosotros desde este último punto hasta Saigon.

En realidad, un servicio así combinado sería difícil de establecer, pues no se puede pedir, ni a los ingleses ni a los franceses, emplear material del mismo tipo; habría, por tanto, para las correspondencias en los extremos de cada trozo, numerosas dificultades.

Además, los ingleses han decidido que la línea que ellos piensan hacer para servir la India, Singapur y Australia se haría totalmente bajo pabellón inglés. Visto lo cual, hubiese sido un error económico el explotar, por parte nuestra, únicamente el trozo hasta Bagdad, por un lado, y desde Rangoon, por otro. Incluso, admitiendo que pudiésemos imponer, por convenio escrito, a la línea inglesa el darnos, por ejemplo, en Bagdad, el correo que viniese de Indochina, ¿no podría temerse que en la práctica esta Compañía evite, por todos los medios, de descargar sus aviones en Bagdad, cuando muy bien podría, sin aumento de gastos, continuar con todo el flete hasta Europa occidental?

Hemos sido, por tanto, conducidos a organizar la unión aérea Francia-Indochina bajo el pabellón francés, de punta a punta, y hay que añadir que por lo menos, desde el punto de vista político, esta es la manera más sencilla de evitar todas dificultades.

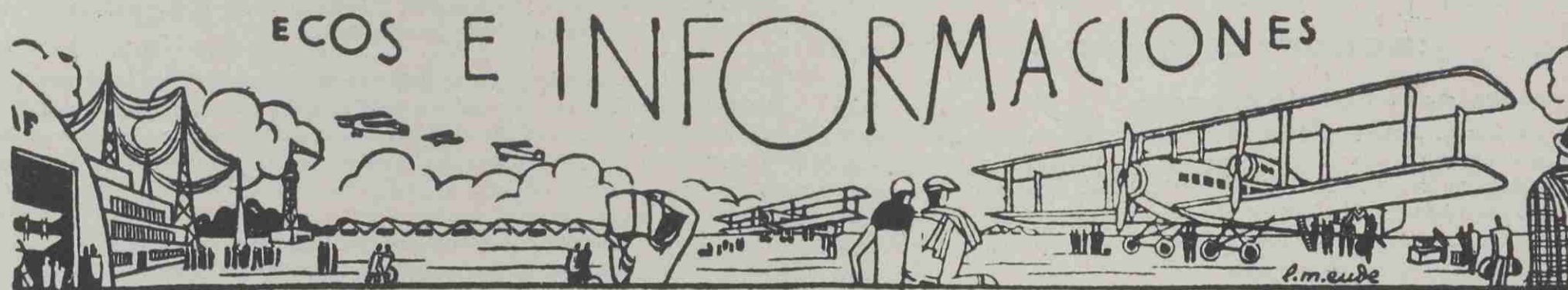
Además de las líneas francesa e inglesa, habrá la línea holandesa Amsterdam-Batavia, que, según voluntad del Gobierno holandés, se hará también bajo pabellón holandés en su totalidad.

Tal vez se crea que esto hará un exceso de tráfico aéreo: no lo creo.

Cuando la frecuencia es poca, el servicio aéreo no ofrece más que una ventaja ocasional. Cuando, al contrario, la frecuencia es grande, el comerciante, el industrial y todo el que utiliza el avión adquiere sobre sus competidores una superioridad tal que pronto todos ellos se ven obligados a utilizar el nuevo medio de transporte. Además, en las relaciones personales, desde el momento que el servicio es lo bastante frecuente para que la costumbre se implante, después, automáticamente, emplea uno ese servicio rápido, siempre que no sea de un precio excesivo. Desde

este punto de vista, hay que tener presente que el correo comercial podrá pagar un precio elevado, pero como no se le puede reconocer ni distinguir del correo personal, y que una tarifa úni-

ca debe de existir para los dos empleos, es, por tanto, necesario que la tarifa sea baja y que permita el uso del avión a todo el mundo.



ALEMANIA

Los americanos comprarán el „Do. X“

Se ha sabido de fuente autorizada la probabilidad de que el aeroplano gigante Dornier „Do. X“ se quede permanentemente en los Estados Unidos después de que realice su anunciado vuelo transatlántico desde Alemania. Se hace notar que éste era el plan original de los hermanos Dornier, y que solamente se ha retrasado su ejecución a causa del 30 por 100 de derechos que debe pagar a su entrada en los Estados Unidos. Si por fin se acuerda dejar el aeroplano en los Estados Unidos, los Dornier tendrán que pagar por derechos de entrada 180.000 dólares, pues el aparato está valorado en 600.000. Si queda aquí, el aeroplano se entregará a la Corporación Dornier, de los Estados Unidos.

Proyectos transatlánticos del „Do. X“

El hidroavión gigante alemán „Do. X“ emprenderá su anunciado viaje transatlántico la próxima semana, a no ser que las condiciones meteorológicas sean desfavorables.

El itinerario que seguirá el „Do. X“ ha sido fijado, siendo el siguiente:

La etapa Friedrichshafen-Lisboa; Lisboa-Azores; Azores-Bermudas; Bermudas-Nueva York.

Este itinerario podrá cambiar a última hora si lo hiciese necesario el estado atmosférico.

„Record“ de vuelo sin motor

El aviador Kronfeld ha establecido un nuevo *record* mundial de distancia, en avión sin motor, en línea recta, con 171 kilómetros.

Una nueva escuela de Aviación en Alemania

Acaba de establecerse, en Munich, una nueva Escuela privada de Aviación. De momento, cuenta con cuatro aparatos para sus alumnos, y prepara a los que quieren obtener el *brevet*, costando la matrícula completa 1.250 marcos.

Otra vez el avión cohete

Después de largos y minuciosos estudios, el profesor Oberth, especialista en materia de cohetes, acaba de ensayar una nueva combinación de oxígeno líquido y de esencia, destinada a producir el gas propulsor.

Como se ve, el momento para intentar el viaje de la Tierra a la Luna no puede ser más propicio...

Un disco gramofónico del Conde Zeppelin

Por una verdadera casualidad se ha descubierto un antiguo disco de gramófono, en el que está registrada la voz del conde Zeppelin, cuando se dirigió a toda Alemania, en 1908, pidiendo se le prestara ayuda financiera para la construcción del primer dirigible de su invención.

Recepción por aficionados de la estación de radio del „Conde Zeppelin“

Las estaciones alemanas hicieron durante el primitivo viaje del *Conde Zeppelin* retransmisiones de las emisiones radiotelefónicas efectuadas por dicho zeppelin. También es posible recibir directamente las emisiones del zeppelin en su onda emisora de 1.020 metros, demostrado por un aficionado de

Colonia, el cual recibió perfectamente todos los despachos transmitidos durante su viaje. Dicho señor logró, por ejemplo, recibir las llamadas de la emisora del zeppelin a las de Koenigswusterhausen y Hamburgo, sin haber conseguido en cambio oír estas últimas. Antes de la segunda llamada, la estación emisora de Frankfort a Main efectuó una comunicación radiotelefónica.

Mientras que la comunicación de Frankfort la logró recibir el zeppelin difícilmente, el aficionado en Colonia consiguió una recepción excelente. También las noticias de un pasajero del dirigible sobre el vuelo a lo largo del Rhin y sobre la Catedral de Colonia se recibieron satisfactoriamente. Igualmente se recibieron claramente las noticias de su situación „entre la costa inglesa y la isla Borkum“.

Los vuelos del „Conde Zeppelin“

Se han anunciado los futuros vuelos que piensa emprender el dirigible *Conde Zeppelin*. El día 1.º del corriente realizará un vuelo a Bielefeld; el 7 de septiembre volará a Breslau; los días 9 y 11 del mismo mes emprenderá el gran vuelo ruso a Moscú, y regreso; el 14 vendrá de Friedrichshafen a Ginebra, en ocasión de la Asamblea de la Sociedad de Naciones.

El día 17 de septiembre, el Club Automóvil bávaro ha alquilado el dirigible, y tres días después, el 20 de septiembre, volará a Viena. Al día siguiente irá a Leipzig, y el día 24 el Club Automóvil de Wurtemberg ha fletado el dirigible. El 28 de septiembre realizará una excursión a Reichenbach.

Para octubre hay fijados los vuelos siguientes: el día 5, vuelo a Goerlitz; los días 7 y 9 se dedicarán a una excursión balcánica; el día 12 hará otro vuelo a Breslau; y el 19, a Mannheim. Todas las excursiones, excepto las alquiladas por Sociedades, están abiertas al público.

BRASIL

Inauguración en Roma del monumento a Del Prete

En la Plaza Carlos Del Prete, de Río de Janeiro, delante de la Embajada de Italia, se ha inaugurado con gran solemnidad el monumento dedicado a la memoria del ilustre aviador italiano Del Prete.

Este monumento está constituido por una columna romana, regalada por la ciudad de Roma, y un busto de bronce, del escultor italiano Eurico Martini, ofrecido por la población de Lucques.

Sirve para conmemorar el último vuelo transatlántico efectuado sin escala de Roma al Brasil, del 3 al 5 de julio de 1928, por Carlos Del Prete y su compañero el comandante Arturo Ferrarin.

El Gobierno Federal, la población de Río de Janeiro y la Aviación brasileña se han asociado al homenaje rendido a Del Prete y han depositado flores al pie del monumento.

La línea de Santiago a Mendoza y el aeropuerto de Cerrillos

El subsecretario de Aviación de Chile ha pedido a su ministro del Interior la retención de un avión de la Compañía Nyrba, en virtud de que la indicada Compañía no tiene autorización para explotar la línea Santiago-Mendoza, contrato en que se comprometieron a contribuir con la importante cantidad de 200.000 pesos para el establecimiento del aeropuerto de Cerrillos.

Próximo „raid“ Brasil-Europa

Procedente de Sao Paulo ha llegado a Río de Janeiro, tripulando un aeroplano *Margarita*, el célebre aviador Ribeiro de Barros.

Hablando con los periodistas, ha dicho que el motivo de su viaje era para efectuar pruebas y ensayos para el *raid* Brasil-Europa, que piensa llevar a cabo próximamente.

Ha añadido que si las pruebas son favorables, piensa efectuar el peligroso viaje completamente solo y en una sola etapa.

CHECOESLOVAQUIA

De un vuelo del „Conde Zeppelin“

En los círculos políticos y diplomáticos de Praga ha causado gran emoción la noticia, que no había sido conocida hasta ahora, de que el dirigible alemán *Conde Zeppelin*, en su viaje de regreso de la Prusia oriental, pasó volando sobre las fábricas Skoda, cosa que está rigurosamente prohibida.

La Prensa de esta capital, al comentar el hecho, se muestra unánime en sus censuras contra el capitán Lehmann.

CHINA

Los comunicaciones en China

Ni en cuanto a las comunicaciones radiotelegráficas ni en cuanto a la Aviación temen los norteamericanos la competencia en China.

Sus victorias en estos terrenos son debidas a los amplios créditos que ninguna otra nación importadora puede ofrecer. Existe actualmente una sola línea regular de transportes aéreos que une a Shanghai con Nankin y Hankou, y está servida por una Sociedad chinoamericana, cuyo capital y cuyos pilotos proceden de los Estados Unidos.

Se anuncia la prolongación de esta línea de Nankin al Alto Yangtsé. A partir de septiembre servirá a Szechoun, cuya capital, Chentú, tenía fama de ser una de las ciudades más inaccesibles del Mundo. Actualmente se necesitan veintisiete días para ir de Shanghai a Chentú en buques rápidos por el Yangtsé, y, luego doce días en silla de manos.

También se anuncia la creación de una línea de Shanghai a Cantón.

Otro proyecto, del que se habla mucho, pero cuya realización no parece inmediata, es la unión de Nankin con Berlín, por Pekín, Mongolia y Siberia.

EGIPTO

No se podrán efectuar vuelos a través de Egipto sin debida autorización

El ministro del Aire anuncia que los aviadores que quieran emprender un *raid* aéreo a través de Egipto deberán proveerse antes de una autorización escrita del Gobierno egipcio. Se calcula un plazo de seis semanas para la obtención del permiso.

ESPAÑA

Concurso de especialistas en aeromotores

Por Real orden de la Presidencia del Consejo de Ministros, y como continuación a los estudios y prácticas que vienen desarrollándose en la Escuela Superior Aeronáutica, se convoca a un nuevo concurso de especialistas en aeromotores, primero de los dos correspondientes al título de ingeniero aeronáutico, que dará comienzo en la Escuela Superior Aeronáutica (Cuatro Vientos, Madrid) el día 7 de enero de 1931 y terminará el 20 de diciembre del mismo año, dividido en tres trimestres, enero a marzo, abril a junio y octubre a diciembre, con exámenes parciales a la terminación de cada uno de ellos.

El número de plazas para este curso será de cuatro para alumnos españoles y cuatro para súbditos extranjeros propuestos por sus Gobiernos, además de las reservas para los servicios oficiales.

El „raid“ aéreo internacional de turismo

El día 22, en el Salón de las Crónicas del Ayuntamiento de Barcelona, se celebró la sesión en honor de los aviadores catalanes que han tomado parte, hasta el final, en el Challenge recientemente organizado.

El alcalde, conde de Güell, en el deseo de dar al acto la mayor brillantez y solemnidad posible, había invitado a cuantos aviadores civiles y militares se encuentran en Barcelona a que asistieran a la recepción.

Entre otras elevadas personalidades, se encontraban presentes D. Ramón

Fontela Maristany, jefe de la Aeronáutica Naval; D. Ludgardo López, director de la C. L. A. S. S. A.; el Sr. Rentería, ingeniero director de la Casa Elizalde; el aviador D. Angel Letjos, que, en unión del archiduque Antonio, ha realizado la proeza que se festejaba; los concejales señores Rull, Coma, Cros, Trius, Iglesias y Fábregas; el archiduque Francisco; los pilotos Orté, Soler, Xuclá, Canudas, Gaztañondo, Ximénez, Buja y otros muchos.

El alcalde pronunció el siguiente brindis:

“Señores: la ocasión que se ha presentado del primer éxito en el orden internacional obtenido por pilotos catalanes barceloneses, me brinda la feliz oportunidad de reunir a los aviadores para darles conmigo la bienvenida.

Aprovecho también, pues, esta ocasión para saludar a todos los representantes de la Aviación de esta ciudad y de la Aviación oficial, que amablemente se han congregado aquí con nosotros.

Aprovecho también la oportunidad para dedicar un recuerdo a los aviadores que han precedido a los actuales y recordar los nombres de Armanguer, Villa, Colomer, y todos los demás que han dado días de gloria a la Aviación, y citar después a este brillante aviador catalán, el Sr. Canudas, verdadero mantenedor de la Aviación en nuestra provincia, que ha conseguido con sus esfuerzos sostener el fuego sacro de esta rama tan importante del deporte y algo más, pues no solamente deporte es el noble ejercicio de la Aviación.

Levanto mi copa para decir aquí en público algo más de lo que ordinariamente se sabe de vuestro éxito, pues yo quiero que conste que no solamente los dos pilotos barceloneses que aquí están entre nosotros han llegado a la final del Challenge de Aviación, sino que, según la opinión de los entendidos, con un aparato de condiciones adecuadas habrían conseguido estos mismos pilotos clasificarse en uno de los primeros puestos.

Yo tengo una satisfacción en enterar a todos de esto como alcalde de Barcelona, y aprovecho esta ocasión para hacer votos por el éxito de todos vosotros, por la prosperidad de la Aviación española y porque sirva siempre, lo mismo la civil que la militar, para el sostenimiento de las relaciones amistosas entre los pueblos y para el mantenimiento de la Paz del Mundo.”

Los asistentes fueron obsequiados con un espléndido refresco.

En los astilleros de Cádiz

Se ultima la construcción de una serie de hidroplanos en los talleres de Cádiz para la Aeronáutica naval. Son del tipo “Dornier”, con motor “Hispano”. Probablemente se efectuará la entrega en breve.

El profesorado eventual de la Escuela Superior de Aerotécnica

En la *Gaceta* se publica una Real orden abriendo concurso libre entre españoles para la designación de los profesores eventuales de la Escuela Superior Aerotécnica, que deberán hacerse cargo de las enseñanzas que constituyen el curso de aeronaves (segundo para el título de ingeniero aeronáutico), el de navegantes aéreos y los dos cursos de preparación científica.

Serán preferidos en igualdad de condiciones los poseedores del título de ingeniero aeronáutico y los que presenten juntamente con el título de piloto de aeroplano, o dirigible, o de observador de aeroplano, o de navegante aéreo, el de ingeniero aerotécnico, industrial, de caminos, minas, militar, naval, artillero (del Ejército o de la Armada) y Cuerpo general de la Armada.

Las instancias se dirigirán al director de la Escuela Superior de Aerotécnica en Cuatro Vientos, Madrid, acompañadas de los justificantes oportunos (todo bajo sobre cerrado) en el Consejo Superior de Aeronáutica, Palacio de la Presidencia, Castellana, 3, Madrid, hasta las catorce del día 1.º de octubre de 1930.

Los solicitantes deberán especificar en sus instancias qué materias o grupos de materias desean explicar, acreditando su especialización en ellas por relación de las obras escritas o realizadas. Para el profesorado de la asignatura de Navegación será necesario la posesión del título de navegante u observador de Aeronáutica.

Festival de Aviación en la villa de Cardedeu

Se ha recibido en la Alcaldía de Cardedeu una atenta carta del Real Aero Club de Cataluña, en la que, aceptando la proposición hecha por el Ayuntamiento de organizar un concurso aéreo para el día 21 de septiembre próximo, con motivo de la feria de dicha localidad, manifiesta estar dispuesto a patrocinar y correr con la organización general del mismo.

Oportunamente se publicarán las bases y condiciones, de todo lo cual activamente se ocupa el Ayuntamiento de la villa y Real Aero Club, referentes a dicho festival, que seguramente consistirá en un concurso de destrucción de globos, en el que se disputarán valiosos premios.

Cursillos de técnica aviatoria en la Escuela de Aviación de Barcelona

Intercalado en el cursillo de técnica de Aviación que viene dando el conocido técnico en Aeronáutica D. Mariano Foyé, se han inaugurado unas explicaciones sobre motores de Aviación, explicaciones que van a cargo del jefe de la sección de motores de la Aeronáutica Naval, Sr. Isnart, cuya competencia en estos asuntos es indiscutible.

Estos cursillos, a los que pueden concurrir cuantas personas lo deseen, y siempre que la capacidad del local lo permita, se dan en las oficinas de la Escuela de Aviación, Barcelona, Diagonal, 463, châlet, todos los martes y viernes, de siete y media a ocho y media de la tarde.

Servicio postal entre la Península y Canarias

Ha quedado inaugurado el servicio aéreo postal entre la Península y Canarias. Llevará correspondencia y carga. Este servicio será fijo, y por ahora hará el viaje cada semana, partiendo los aparatos de Barcelona todos los martes, a las nueve de la mañana, para llegar a Madrid a las doce con toda la correspondencia de Europa. De Madrid saldrá a las dos de la tarde, para Sevilla, partiendo de esta última capital cada martes para Larache, donde hará escala. A las seis de la mañana del miércoles reanudará el vuelo hacia Cabo Juby, Bahía y Gando, aterrizando aquí de dos a tres de la tarde. Después de dejar los pasajeros y la correspondencia seguirá el jueves para Tenerife, con salida a las tres de la tarde para Cabo Juby, donde hará noche. El viernes por la mañana saldrá para Larache y Sevilla, y llegará a Madrid la tarde de dicho día, y seguirá para Barcelona, donde rinde el vuelo.

Por ahora no se establecerá el servicio interinsular diario, aunque la Compañía asegura que lo tiene proyectado para plazo breve. La correspondencia será traída sin sobretasa. Cada aparato podrá conducir hasta 150 kilogramos de peso, que puede calcularse en unas 10.000 cartas.

El aeródromo de Lérida

El propietario del aeródromo civil ha anunciado que levantaba un nuevo hangar, capaz para dos aparatos. Después recibió una pequeña subvención y un expresivo voto de gracias del Consejo de Aeronáutica.

Nueva aviadora

Ha terminado sus prácticas para obtener el título de piloto la esposa del aviador Sr. Ansaldó. Con ésta son ya dos las damas piloto que hay en Madrid.

Entrega de una Copa del ministro de Marina al archiduque D. Antonio

El día 25 tuvo efecto solemnemente el acto de entrega de una artística Copa, donada por el ministro de Marina, al aviador español mejor clasificado en la Vuelta a Europa, cuyo premio ha correspondido al archiduque D. Antonio de Hapsburgo.

El acto celebróse en Barcelona, en la Aeronáutica Naval, y el agraciado recibió el obsequio de manos del comandante de Marina D. Tomás Calvar Sancho; y a presencia de su ayudante, D. Carlos Antón; director de la Aeronáutica, D. Ramón Fontenla; capitán de fragata, D. Lutgardo López; jefes y oficiales de la Aeronáutica; y de una nutrida representación de la Aviación civil, presidida por el aviador Sr. Canudas. Con el archiduque estaban, además de sus familiares, el mecánico Sr. Lletjós, que le acompañaba en tan interesante vuelo. El acto resultó brillantísimo.

Se inicia la campaña de vuelo sin motor en España

En un aeródromo de la Aeronáutica Naval se efectuaron las primeras pruebas de vuelo sin motor hechas en España. Los lanzamientos ejecutados con el planeador cedido al Aero Club de Barcelona por el archiduque Francisco José comenzaron poco después de media tarde, ante un gran número de aficionados, que se habían congregado en el campo para presenciar el curioso espectáculo.

Después de algunos tanteos para comprobar el perfecto equilibrio del aparato, D. Francisco José de Hapsburgo hizo varios lanzamientos, en los que cubrió distancias de 200 y más metros y alcanzó regulares alturas. Al posarse el planeador después del primer vuelo, los circunstantes, entusiasmados, felicitaron efusivamente al archiduque por su maestría, claramente evidenciada en cada vuelo.

Al atardecer, algunos socios del Aero Club de Barcelona hicieron varios lanzamientos. Después de D. Antonio de Hapsburgo, fué la primera en tomar

los mandos del planeador la señora Elena Saez, que efectuó dos lanzamientos perfectos. La entusiasta aficionada—a quien cabe el honor de haber sido la primera mujer que ha volado en planeador en España—fué muy aplaudida.

Seguidamente turnaron en los lanzamientos los señores A. Armangué, A. Pons, A. Gracia y R. Quintana, efectuándose, en total, una veintena de vuelos.

El brillante éxito logrado en esta ocasión por el Aero Club de Barcelona constituye una esperanza alentadora para el porvenir del nuevo deporte aéreo en la ciudad cuna, desde esta fecha, del vuelo sin motor en España.

ESTADOS UNIDOS

Un episodio cinematográfico

El aviador Wiggins ha sido atacado en pleno vuelo por una serpiente que conducía en su avión.

El reptil le causó algunas mordeduras, pero Wiggins, después de luchar con él durante buen rato, consiguió arrojarlo fuera del aparato.

Después, a pesar de hallarse herido, pudo recobrar los mandos del avión y restablecer su estabilidad cuando el aparato descendía ya en barrena.

Una vez conseguido esto, pudo aterrizar en Scott City (Kansas) en donde ha ingresado en un hospital.

Después de Armstrong, Mr. Howgard proyecta su isla-estación para aviones

La cuestión de las islas flotantes o aeródromos en pleno Océano viene siendo el tema obligado entre los técnicos. Hemos expuesto ha poco, los proyectos de un ingeniero, Mr. Armstrong, con sus fantásticos aeródromos flotantes. Hoy diremos algo de lo que en esta materia proyecta Mr. Howgard.

Los marinos, que conocen la potencia destructiva del Océano, estiman que una isla flotante no puede existir sin obedecer a dos condiciones: la primera, que pueda ser remolcada hasta un puerto para ser carenada y reparada. La segunda, es la posibilidad de inmovilizar la isla flotante por un sólido anclaje en el fondo.

Mr. Howgard propone anclar la isla flotante, reducida a las proporciones modestas, pero suficientes, de un navío-estación, sobre un banco submarino que ha recibido el nombre de "Faraday Bills" o Banco Faraday; es un alto fondo, situado en lo que podría denominarse medio camino, entre el Cabo Clear, punto occidental de Irlanda, y el puerto de San Juan, aterrizaje natural de Terranova. Un navío anclado en dicho fondo permitiría dividir el trayecto transatlántico, aproximadamente, por la mitad.

Mr. Howgard tiene el propósito de sujetar con una sólida cadena de 500 metros el ancla que, reposando horizontal sobre el fondo, impediría al navío moverse y contribuirá por su parte a la inmovilidad; de esta cadena, no obstante, partirá un cable metálico de 12 centímetros y medio de diámetro; al que se podrá dar una longitud de 6.800 metros, es decir, cinco veces la medida de la profundidad; al extremo de este enorme cable, el navío quedará anclado en las condiciones de la solidez y ligereza que le permitirán resistir las más formidables tracciones ejercidas por la marea, el viento y las corrientes; y si se rompiese el ancla, de 12 toneladas, conservaría una franquicia antes de quedar a la deriva.

Mr. Howgard dará a su navío-estación 317 metros de largo y 40 metros de ancho, en lo que atañe a la flotación. Ello representa un desplazamiento de unas 55.000 toneladas.

Un record de "Aviación"

En Petersburg (New Jersey), la aviadora miss Balter ha logrado elevarse a la altura de 17.518 pies.

La Asociación Nacional de Aeronáutica, que ha examinado el barógrafo, anunciará en breve oficialmente dicho record.

La Aviación y el cinema

Por primera vez en la historia de la industria cinematográfica, un director ha llevado una copia de su propia película desde Los Angeles a Nueva York en aeroplano.

Volando solo, el director Clarence Brown salió con su última película *Romance*, interpretada por Greta Garbo, y llegó a Nueva York después de hacer escalas en Midland, Tejas, Kansas City y Cléveland.

Brown es un piloto veterano. Ha sido aviador durante la gran guerra y ha continuado practicando desde entonces. Tiene el título de piloto de transporte, concedido muy rara vez por el Gobierno de los Estados Unidos.

De este modo, el excelente director pudo conocer la opinión que merecía su última película a los magnates de su Empresa a las pocas horas de haber salido los rollos de los laboratorios del Oeste.

Torneo internacional de Aviación

Próximamente dará principio en esta capital el gran Torneo Internacional de Aviación.

En él tomarán parte el aviador francés Marcel Doret, el capitán alemán Fritz Lohse; los aviadores Preston y Atcherley, por Inglaterra, y el italiano Colombo.

Próximo „raid“ de Lindbergh por la América del Sur

Un corresponsal de un diario de Buenos Aires ha remitido desde Nueva York un telegrama anunciando que a principios de invierno el aviador Lindbergh efectuará un *raid* por Sudamérica, haciendo escala en Recife, Río de Janeiro, Buenos Aires y Santiago.

Añade que el mundialmente célebre aviador piensa efectuar el viaje en compañía de su esposa, de su hijito y de la nodriza de éste.

El vuelo más rápido efectuado hasta hoy

El capitán Page, de la Aviación marítima, pilotando un monoplano especial „Curtiss“, provisto de un motor de 800 C. V., ha ejecutado el vuelo más rápido de que se tiene noticia hasta hoy.

Al efectuar el aterrizaje la velocidad era tal que el aparato resbaló por casi toda la longitud del campo, calculándose que iba a una velocidad de 100 millas por hora cuando las ruedas tocaron en el suelo.

Se guarda un gran secreto respecto a este aparato, que representará a la Marina en la carrera para el Trofeo Thompson, que se efectuará en Chicago el día 1.º de septiembre.

Veintisiete días consecutivos volando

Los aviadores Dale Jackson y Forest Obrine, que intentaban llegar a las mil horas de vuelo con suministro en pleno vuelo, se vieron obligados a aterrizar a causa de una avería en el motor.

De todas maneras, su vuelo es extraordinario, pues han permanecido en el aire más de seiscientos cuarenta y siete horas consecutivas, o sea, cerca de veintisiete días.

Han rebasado el *record* de los hermanos Hunter, de Chicago, en unas noventa y seis horas.

Aviones americanos a 10.000 pesetas

El turista Costa de Beauregard, de regreso de los Estados Unidos, ha manifestado a un periodista, francés que se encuentran en aquel país aparatos al reducido precio de 800 dólares, capaces de realizar interesantes *performances*.

Los americanos, que parecen haber descuidado los aviones de gran potencia, poseen, entre los aparatos de 165 C. V. („Curtis“, „Challenger“) y de 525 C. V. („Pratt y Whitney“ y „Wright“), una buena gama de motores de calidad con enfriamiento al aire. Las trescientas horas de vuelo son habitua-

les en estos aviones, y los frecuentes *records* de duración son prueba evidente de su resistencia.

En lo referente al avión de turismo, los americanos tienen una marcada preferencia para los aparatos de cuatro asientos, conducción interior, muy corrientes en aquel país.

La Casa Stimson, que construye esta clase de aparatos, que entrega, motor comprendido, al precio de 50.000 pesetas, inferior al coste de los aparatos europeos, trata ahora de construir una serie de 55.000 aviones de este tipo, cuyo precio, en estas condiciones, quedará reducido a 10.000 pesetas, motor comprendido.

Siendo cosa corriente la gran serie industrial de los Estados Unidos, es de temer una fuerte concurrencia para las Casas constructoras europeas.

Los americanos pretenden, por lo visto, reeditar, en materia de Aviación, su actual supremacía en el automovilismo.

El autogiro causa gran impresión

La nota saliente del mitin aéreo nacional que va a celebrarse en Chicago la constituye el autogiro „La Cierva“.

Ha producido gran impresión el viaje que acaba de realizar dicho aparato desde Filadelfia y su prodigioso aterrizaje.

Se ha comprobado experimentalmente que el autogiro aterriza con mayor suavidad que las personas que han efectuado descensos en paracaídas.

El autogiro toma tierra a una velocidad de 12 pies por segundo, mientras que la velocidad comprobada con que aterrizan los que descienden en paracaídas no ha sido inferior a 20 pies por segundo.

Un nuevo hidroavión transatlántico

El presidente del Banco Nacional y del Comité encargado de estudiar el asunto del tráfico aéreo transatlántico declara que se está construyendo un hidroplano con motores „Wright“ para establecer los primeros viajes comerciales con mercadería. Se cree que el hidroavión partirá a primeros de octubre, vía Bermudas y Azores, a París. El regreso lo verificará por la misma ruta.

Irá de primer piloto el teniente naval William Mac Claren, como segundo, la aviadora Beryl Hart. La mercancía transportada consistirá en postales de recuerdo y correspondencia bancaria.

FRANCIA

Intento de robo de un biplano

En Le Bourget se registró una curiosa tentativa de robo de un avión. El aviador inglés Stach, que había llegado a este aeródromo procedente de Inglaterra, a bordo de un biplano de turismo, tenía que continuar su vuelo hacia la Costa Azul. El avión había sido sacado del cobertizo por los mecánicos, los cuales hacían diversos preparativos. En un momento en que se ausentaron los mecánicos, que habían ido en busca de gasolina, un individuo puso en marcha el motor y trató de subir a la carlinga; pero equivocado por

LA MARCA MÁS NUEVA DEL MUNDO ENTERO

L'Aviorex

su **PARACAIDAS** es el que representa la mayor **SEGURIDAD**

Está adoptado en series por el Gobierno francés

Proveedor de la mayoría de los Gobiernos mundiales

Talleres y Despachos: 50, rue du Bois, 50 - CLICHY

Señas telegráficas: Aviorex-Clichy-La Garenne - Código: AZ francés - Teléfono: Marcadet 38-02, 38-03, 38-04

el funcionamiento de los mandos, que son de tipo diferente en esta clase de aparatos, cayó y fué a estrellarse contra la techumbre de un cobertizo. El aparato resultó destrozado y el desconocido desapareció.

Mermoz intentará la travesía del Atlántico en hidroavión

En los centros aeronáuticos se afirma que el aviador francés Juan Mermoz intentará de nuevo la travesía del Atlántico meridional en hidroavión, para lo que se ha solicitado el oportuno consentimiento de la Compañía Aeropostal, en la que presta sus servicios.

Congreso de la Seguridad Aérea

El I Congreso Internacional de la Seguridad Aérea se celebrará en París del 10 al 23 del próximo diciembre. El Congreso ha tenido una excelente acogida en el extranjero, que ha prometido cooperaciones importantes. La calidad de la participación extranjera es tal, que cada nación podrá verdaderamente dar a conocer su criterio en cada una de las cuestiones que se traten. Bulgaria y Panamá han dado su adhesión oficial al Congreso, y con ellas asciende a 35 el número de naciones adheridas.

El rey de Bulgaria ha aceptado formar parte del Comité de alto patronato. Los Estados Unidos, además de los personajes de dicho país que vendrán a París para el Congreso, han designado oficialmente otros encargados de representarles en el transcurso de los trabajos. España ha designado los miembros de la Delegación española, que será presidida por D. Pedro Cardona, secretario del Consejo Superior de Transportes Aéreos.

HOLANDA

El V Congreso Internacional de Navegación Aérea

En los primeros días del presente mes de septiembre se celebrará en esta capital el V Congreso Internacional de la Navegación Aérea, cuya organización ha tomado a su cargo el Real Aero Club de los Países Bajos.

Dicho Congreso, al que se espera asistan representantes de casi toda Europa y América, se dividirá en las siguientes secciones:

Tráfico aéreo; Sección científica y técnica; Sección jurídica; Sección médica; y turismo aéreo.

Huelga de pilotos de Aviación

Se han declarado en huelga los pilotos de la Compañía holandesa de Aviación, que pretenden se les conceda un aumento en los salarios que disfrutaban en la actualidad.

Dicen de Le Bourget que a consecuencia de dicha huelga la Compañía no pudo efectuar el enlace desde Amsterdam y París.

En cambio, la Compañía francesa que explota la misma línea ha suplido esta deficiencia haciendo un servicio complementario.

INDIA

Los servicios a la India

La Compañía aérea francesa Air Orient se propone hacer la competencia a la Imperial Airways inglesa en el transporte de correspondencia a la India.

Para ello prolongará la actual línea Marsella-Bagdad hasta Karachi, y más adelante hasta Calcuta y la Indochina francesa, vía Rangoon, en combinación con el ferrocarril.

Este servicio será implantado en enero próximo.

La Compañía holandesa Royal Dutch inaugurará, en octubre, su nueva línea Amsterdam-Batavia, vía Karachi; de modo que el año próximo se podrá hacer el viaje aéreo a la India utilizando los servicios de cualquiera de las tres Compañías competidoras.

INGLATERRA

Vuelo sin escala Londres-Tanger, y regreso

El capitán Barnard, efectuando el mencionado recorrido, llegó a Tánger, procedente de Londres, después de doce horas de vuelo sin escala, y regresó al aeródromo de Croydon, empleando el mismo tiempo.

El piloto ha cubierto el recorrido total Londres-Tánger-Londres en treinta y seis horas y veinticinco minutos.

Cartas traídas por el „R. 100“

El primer ministro, Mr. Mac Donald, que pasa unos días de vacaciones en Lossiemouth (Escocia), ha recibido varios mensajes traídos por el dirigible „R-100“, y entre ellos una carta del primer ministro del Canadá, Mr. Bennet.

Un gran invento para aterrizar a 20 millas por hora

El técnico aviador Alliot Roe, uno de los *pioneers* de la Aviación, célebre por ser el que proyectó el famoso avión „Avro“, ha inventado un procedimiento por medio del cual los aviones podrán aterrizar a una velocidad de 20 millas por hora, disminuyendo con ello los peligros de los aterrizajes, que además podrán hacerse en un terreno más reducido.

Roe es uno de los más antiguos aviadores ingleses y el primero que construyó un aparato con hélice delantera en lugar de la trasera que entonces se empleaba.

Aunque no se tienen detalles del invento, se sabe que éste consiste en cambios introducidos en el interior de las alas, que varía por completo su combadura, y que difiere radicalmente de las famosas alas acanaladas de la Casa Handley.

El príncipe de Gales y la Aviación

A pesar de que reinaba una galerna sudoeste en el Canal de la Mancha, el príncipe de Gales voló de Lympne a Berck, cerca de Lethouquet.

La travesía no llegó a veinte minutos. Escoltaba al avión del príncipe un hidroplano de la Royal Force, que cuando volvió a despegar el avión del príncipe en la costa francesa, para regresar a Calshot, le rindió honores.

Conferencia en Londres

Han celebrado una conferencia el primer ministro Sr. Mac Donald y el ministro del Aire, para tratar del proyecto de acuerdo aéreo recíproco para los vuelos transatlánticos y las empresas aéreas entre la Gran Bretaña, los Dominios y los Estados Unidos, que el Gobierno de este último país ha presentado al Gabinete británico.

Las rutas transatlánticas aéreas

Comunican de Rugby que se ha publicado el memorándum sobre rutas aéreas transatlánticas sometidas por el ministro del Aire a la Conferencia Colonial.

Dice el documento que el gradual, pero constante progreso en la fabricación de aeronaves hace posible la organización de rutas aéreas transatlánticas regulares.

Respecto a las posibles rutas británicas, el memorándum dice:

“Después de la experiencia acumulada por los vuelos de los dirigibles británicos „R-100“ y „R-101“, se intenta establecer servicios regulares entre Cardington y Montreal y Nueva York. La ruta que haya de seguirse variará según la época del año y las condiciones atmosféricas.”

Las tres rutas principales que probablemente se seguirán son:

Primera.—Ruta norte, vía Cabo Farewell, que es la punta más meridional de Groenlandia.

Segunda.—Ruta directa, vía Terranova; y

Tercera.—Ruta meridional, vía islas Azores.

El memorándum añade que han sido formulados planes a los Estados Unidos para el establecimiento de campos de aterrizaje flotantes en intervalos de, aproximadamente, 300 millas náuticas entre Nueva York y Azores, y entre Azores y Plymouth.

Ya ha sido experimentado un campo de aterrizaje marítimo sobre aguas superficiales y se han de realizar nuevos experimentos con anclaje en aguas profundas.

También se están realizando investigaciones para ver la posibilidad de establecer una ruta surártica. Esta ruta pasaría vía Faroes y las planicies heladas de Groenlandia, conectando así con Wimpeg y posiblemente con Vancouver, vía Estrecho de Hudson.”

El „R. 101“ dispuesto para el vuelo a la India

El „R-101“ está ya casi listo para emprender los vuelos de ensayo que precederán a su viaje a la India. Con el nuevo globo que se le ha añadido, su capacidad de carga ha aumentado hasta 172 toneladas, mientras el „R-100“ solamente puede cargar 156 toneladas. Otras modificaciones realizadas son la de montar un motor de compresión que utiliza aceites pesados en vez de los motores de gasolina. Si esta modificación da resultado, se cambiarán todos

los motores del dirigible de modo que éste no se vea obligado a usar gasolina en su viaje a los trópicos.

También se probará un motor que se ha hecho reversible, de modo que si diese resultado, todos los motores se modificarían en el mismo sentido, con lo cual no será necesario reservar un motor en la marcha por si fuese preciso dar marcha atrás.

ITALIA

El fotoptómetro, para apreciar las cualidades de aviador nocturno

La Dirección de Aeronáutica de Turín ha adquirido un aparato que se denomina fotoptómetro, que determina con precisión cuáles son los aviadores que sirven para vuelos nocturnos. Así, sufren examen de suficiencia médica los pilotos militares, civiles y comerciales.

El aparato, que semeja una gran linterna de proyecciones, ha sido inventado por el profesor Herlitzka, y está instalado junto a una garita, en un cuarto completamente oscuro.

La luz que proyecta la linterna al pasar por una pantalla, con una abertura regulable, que tiene gran velocidad producida por un motorcito, se proyecta sobre un lienzo situado a cinco metros de distancia, en el cual hay una serie de signos de diversas dimensiones, que deben ser descifrados por el examinado.

Para descubrir la capacidad de visión nocturna de cada aviador se procede de la siguiente manera:

Se coloca al piloto dentro de la garita, con los ojos completamente vendados durante 20 minutos, con objeto de que se acostumbre a la obscuridad. Pasado ese tiempo, se hace funcionar el motorcito que acciona la pantalla, y ésta comienza a girar a una velocidad determinada. Desde ese momento la luz empieza a trabajar sobre el telón, descubriendo poco a poco una serie de signos, que deben ser reconocidos por el examinado.

La clasificación se saca por una serie de instrumentos que miden lo que tarda el piloto en reconocer las figuras iluminadas y, de acuerdo con ellas, se le clasifica de óptico, muy bueno, bueno o malo.

„Records“ de Aviación

Los diarios dicen que el piloto norteamericano Atwater, con el aparato anfibio „S-55“, ha batido el *record* mundial de duración con veintidós horas de vuelo. Al mismo tiempo, con dicho aparato ha batido el *record* mundial de duración de hidroaviones ligeros.

Los aviadores Lombardi y Capannini

Los aviadores Lombardi y Capannini, que han regresado del magnífico vuelo a Tokio, han llegado al aeródromo del Litterio, siendo recibidos por el ministro Balbo, las autoridades y numerosa multitud, que les aclamó con entusiasmo.

El Sr. Balbo les acompañó luego al domicilio del Sr. Mussolini, quien les felicitó y quiso enterarse en detalle del vuelo, deseándoles nuevos triunfos para el prestigio de la Aviación italiana.

Un camello que viaja en avión

La Sociedad Aérea Mediterránea ha regalado al Jardín Zoológico de Roma un camello tunecino, que ha sido transportado en avión, llegando en buenas condiciones.

El vuelo Italia-Japón

El ministro italiano del Aire, general Italo Balbo, ha recibido a un periodista francés especializado en cuestiones de Aeronáutica, al que ha hecho interesantes declaraciones.

El periodista empezó su conversación con el general solicitándole la impresión que le había producido el reciente vuelo realizado por los aviadores civiles italianos Lombardi y Capannini, que efectuaron el *raid* por etapas rápidas Vercelli (Italia)-Tokio, a bordo de una avioneta de turismo.

La organización de dicho vuelo—ha dicho Balbo—corrió a cargo de sus iniciadores y ejecutores, limitándose la acción del Gobierno a facilitarles las prácticas para un *raid* sobre tantos países.

—¿Tendrá consecuencias prácticas el vuelo Italia-Japón?

—Por ahora se trata de una nueva prueba en gran estilo de la capacidad alcanzada en Italia por la Aviación de turismo, tanto en máquinas como en hombres. Hay que tener en cuenta que apenas hace dos años que se inició en nuestro país la Aviación ligera.

En dos años hemos producido varios tipos de aviones de turismo que no son inferiores a los de ningún otro país, como lo demuestran los *records* mundiales de altura, duración y distancia en circuito cerrado, batidos en los primeros meses del año actual por el „as“ Donati, y como lo demuestra el vuelo de Lombardi, de Roma a Mogadischio (8.240 kilómetros, en seis días, a una media diaria de 1.220 kilómetros) y el último vuelo del propio Lombardi, con 11.600 kilómetros de recorrido, a una media diaria de 1.250 kilómetros.

Hasta ahora, ninguna avioneta había logrado tal promedio. Conozco perfectamente la valía de Lombardi y le aseguro que de no haber hallado malas condiciones atmosféricas habría llegado a Tokio en siete etapas, con una media diaria de 1.600 kilómetros.

Esta posibilidad demuestra a qué grado de potencia ha llegado el turismo aéreo y lo fácil que resulta presagiarle un magnífico porvenir en el terreno deportivo y en el comercial, industrial y social.

El vuelo de Lombardi se puede decir que fué improvisado. Cuando en todos los países se hayan instalado campos aptos a un buen aterrizaje, con buen material para aprovisionamientos, los viajes aéreos adquirirán una difusión insospechada, y el aeroplano de turismo pasará a ocupar un lugar preponderante con el ferrocarril y el automóvil para los viajes entre naciones e intercontinentales.

JAPÓN

Azuma llega otra vez a Tokio

El aviador japonés Azuma, que emprendió el vuelo en Los Angeles (California) el 22 de junio y llegó a Seul (Corea), de donde vino a Tokio, siguió a América del Norte, que cruzó de Oeste a Este; luego el Atlántico en un barco, y reanudado el vuelo en Croydon el día 1.º de agosto, ha llegado sin novedad a Tokio, siendo objeto de un recibimiento calurosísimo. La proeza de este aviador es elogiadísima en los círculos aeronáuticos japoneses. Ha invertido en el vuelo diez días y medio, recorriendo diariamente unas 625 millas.

De Berlín a Tokio

El aviador japonés Yoshihara, que salió de Berlín en 20 de agosto, llegó a Tokio, esperándole una muchedumbre que le aclamó entusiásticamente.

El vuelo ha durado diez días y medio, cubriendo un promedio diario de más de 625 millas.

PERSIA

Proyecto de una línea aérea

La Compañía Junkers trata de establecer un nuevo convenio con Nardirkchan, con objeto de extender el servicio aéreo de Persia a Afganistán.

POLONIA

De la prueba aérea de la Pequeña Entente

El aviador checoslovaco Sviris, que participa en la prueba aérea para la Copa de la Pequeña Entente y Polonia, ha llegado en primer lugar a Varsovia, a las cinco y veinte de la tarde, procedente de Postman.

Un acuerdo polacofrancés

Acaba de ser firmada, en Varsovia, un acuerdo aeronáutico entre Francia y Polonia, que contiene las siguientes bases:

Explotación de las líneas de comunicación aérea entre los dos países por dos Empresas, una francesa y otra polaca, bajo una base de reciprocidad.

Utilización común de los aeródromos instalados para los servicios técnicos.

Facilidades de Aduana para los aparatos y para el envío de las piezas de recambio.

Asistencia recíproca en caso de aterrizaje forzoso o de otros accidentes.

Transporte del correo.

Posibilidad para cada país de substituir en todo tiempo, por otra Empresa nacional de navegación aérea, la Empresa concesionaria.

El acuerdo ha sido concluido bajo el régimen de la Convención Internacional de Navegación Aérea del 13 de octubre de 1919. Se han previsto en el convenio las posibilidades de cualquier desaveniencia y el arbitraje consiguiente en cada caso. El acuerdo se ha establecido por una duración de cinco años. Podrá ser prolongado por otros períodos iguales, a menos de rescisión de una parte, avisada con un año de anticipación a la expiración del acuerdo.



La Sociedad General Aeronáutica

Agrupación de las más importantes fábricas francesas de aviones, produciendo todos los tipos de aviones e hidroaviones comerciales y militares, y todos los tipos de motores de refrigeración por aire y agua de 60 a 800 caballos de fuerza.

C. A. M. S.

La más importante fábrica francesa de hidroaviones.

HANRIOT

Aviones escuela y de transformación.

LORRAINE

Fábrica de toda la gama de motores.

NIEUPORT

Aviones de caza y de transporte

AMIOT- S. E. C. M.

Aviones para grandes cargas enteramente metálicos.

LATHAM

Hidroaviones civiles y militares

Escuelas de Aviación

en

Bourges y Châlon-sur-Saône



CAMS • HANRIOT • LORRAINE • NIEUPORT • SECM

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE

11 RUE DE TILSITT • PARIS.

C.A.F. 7. R DU FIGUIER. PARIS

El tiempo es oro

Enviad vuestras cartas

Viajad

Enviad vuestras mercancías

por avión

y ganareis tiempo

C^{IE} G^{LE} AEROPOSTALE

Servicio diario

Toulouse

Marsella

Perpiñán

Barcelona

Alicante

Málaga

Casablanca

Domicilio social: **PARIS. 5, Avenue Friedland**

Direc. teleg.: Aeropostal-Paris

Teléfonos: 52-72 a 75

ESPAÑA.—*Madrid:* Avenida Conde de Peñalver, 17.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Madrid.

Barcelona: Paseo de Gracia, 19.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Barcelona.

Alicante: Paseo de los Mártires, 26.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Alicante.

Málaga: Aeródromo del Rompedizo. Apartado de Correos, 110.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Málaga.

BRASIL.—*Rio de Janeiro:* Avenida Rio Branco, 50.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Rio Janeiro.

URUGUAY.—*Montevideo:* Avenida 18 de Julio, 968.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Montevideo.

ARGENTINA.—*Buenos Aires:* Calle Reconquista, 240.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Buenos Aires.

Servicio semanal

Domingos

Toulouse

Casablanca

Dakar

Río de Janeiro

Montevideo

Buenos Aires

Santiago de Chile

Para todos informes dirigirse a las oficinas de la Compañía